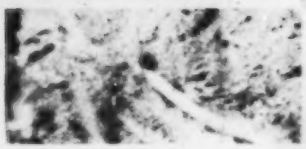
Ministry of Transport



Ontario

75

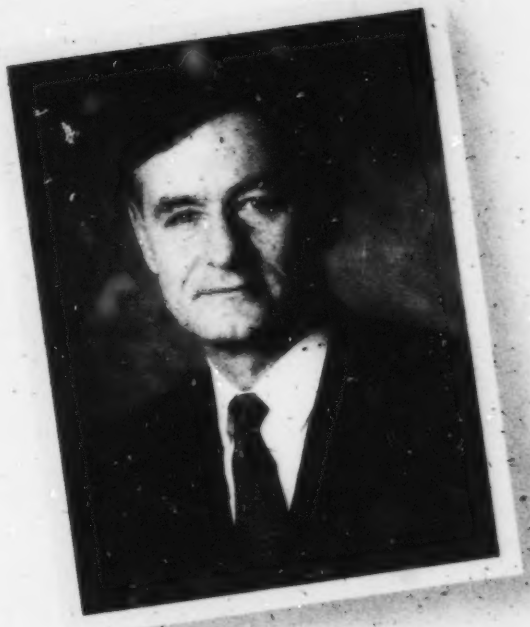
92-06211/

Copies of this annual report are available at $2.50 per copy from Publications Ontario, 880 Bay Street, Toronto, Ontario M7A 1N8 (416) 326-5300. Toll free long distance: 1-800-668-9938.
Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario and payment must accompany order ISSN 0843-4042.

TABLE OF CONTENTS

Minister's Message	2
The Past and the Future	3
Transportation and the Environment	6
Transportation and the Economy	12
Transportation and Society	17
Transportation Safety	20
MTO Expenditures	23
Organizational Chart	24

M I N I S T E R ' S M E S S A G E



The Ministry of Transportation's team of 10,000 people work every day to give every resident of Ontario safe transportation systems and services which enhance their quality of life, protect the environment and promote Ontario's economic competitiveness.

The people of Ontario have been well-served by the men and women who make up the Ministry of Transportation and by the 300,000 other workers involved in the transportation industry -- the aircraft pilots, transit bus operators, ticket sales agents, truck drivers, railway workers, sailors, mechanics and road maintenance workers.

Few sectors of our economy are as important as transportation in providing a means for Ontario residents to participate in increasing economic prosperity and social development.

In all parts of the province, Ontarians depend on well-developed and coordinated transportation systems to get to school or work, to visit the doctor or to enjoy recreational and social activities.

In providing these transportation systems, one important consideration remains paramount — safety — both for the traveller and for the environment. Our ministry remains committed to providing the safest, most efficient transportation systems possible.

The Ministry of Transportation also places a strong emphasis on creating jobs and other economic opportunities for the people of Ontario. A good transportation network is vital for Ontario to achieve economic renewal and sustainable prosperity.

Ontario's highways, rail, air and water transportation systems are an investment in the future. As we move toward the next century, we must prepare for the many changes taking place in our society -- an aging population, new economic pressures and the growing multi-cultural diversity of Ontario.

To address these changes, Ontario's Ministry of Transportation is developing a more comprehensive approach to long-range transportation planning. It will focus on the people who use the transportation system and how we can give them the most convenient, efficient and cost-effective services possible.

The ministry has faced many challenges in the past. To meet the challenges of the future will require skill, innovation, foresight and courage -- all characteristics of the people who are today's Ministry of Transportation.

Gilles Pouliot
Minister of Transportation

THE PAST AND THE FUTURE

Back in 1916, when the original 35 employees first reported for work at the newly created Department of Public Works and Highways, the world was at war and the future was full of challenge and uncertainty. Transportation was very much an ad hoc affair and the 52,000 vehicles registered in Ontario were free to bounce and rattle along at an average speed of 15 miles per hour (24 km/h) on the province's 55,000 miles (88,000 kilometres) of roads — some gravel, some macadamized and some just plain dirt.

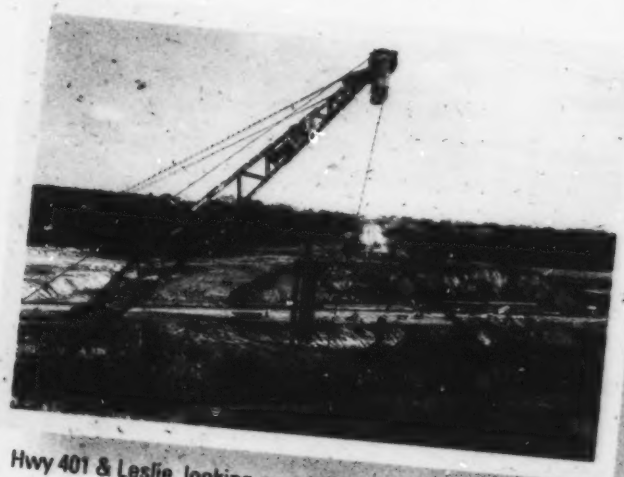
MTO's first staffers reported for work with enthusiasm, armed with a vision of linking the province through a network of paved roads and highways. They immediately set about implementing that vision by locating, designing and building the backbone of the excellent highway system we now enjoy.

Over the past 30 years, traffic volume in Ontario has increased by nearly 356 per cent and the number of passenger vehicles increased by 300 per cent. There are now close to six million licensed drivers in Ontario and the capacity of the provincial highway system is currently being stretched to the limit, as roads throughout Southern Ontario become increasingly congested. These clogged transportation arteries make the movement of Ontario's economic lifeblood more difficult — and that affects both the performance of Ontario's economy and the overall quality of life.

Like the pioneering public servants who started the system 75 years ago, the staff of today's Ministry of Transportation dedicate their efforts to bring Ontario's future transportation needs into clear focus. For MTO, the key to contributing to economic growth and social prosperity is to ensure that safe, efficient, accessible, reliable, technologically sound and environmentally compatible transportation continues to be one of Ontario's major strengths.

Developing a Common Vision of the Future

Ontario's society and the transportation system serving it have changed dramatically over the past 75 years and they are likely to change even faster in the next 75 years. To ensure that MTO responds adequately to Ontario's evolving transportation needs, the ministry began a major corporate exercise in the fall of 1990 to develop a common vision of the future of transportation in Ontario.



Hwy 401 & Leslie, looking east 1954

Called "Getting There," the project will gather input on future priorities from people who both provide and use Ontario's transportation service — and use this information to help develop a long-range plan for transportation. Objectives of the project include:

- the development of a long-term transportation plan, established in consultation with all levels of government, employees, company managers and transportation users;
- the continued establishment and support of transportation safety initiatives across the province;
- the development of long-range planning with respect to transportation and the environment;
- ongoing emphasis on transportation, employment and the economy, by fostering growth in transportation-related industries and building on the importance of transportation to Ontario's manufacturing, resource and service sectors;
- the development of regional transportation strategies, by improving access to and from all areas of Ontario and decentralizing government and decision-making outside of the Greater Toronto Area;
- the recognition that an effective transportation network supports and promotes Ontario's objective of a positive community life; and
- the development of appropriate methods to pay for transportation investments, ensuring that taxpayers are getting value for money on their investment.

Hwy 401 & Leslie, looking east 1990

MTO's "Getting There" team conducted extensive internal consultations with staff throughout the province. Staff at all levels had an opportunity to comment on and assess the current policies, procedures and performance of Ontario's transportation systems as well as to suggest major issues and future priorities. The vision team will analyze all the comments received before starting the external phase and will invite public discussion of a vision of transportation for Ontario.

St. Catharines, St. Paul Street, looking east 1937

Preparing for the Big Moves

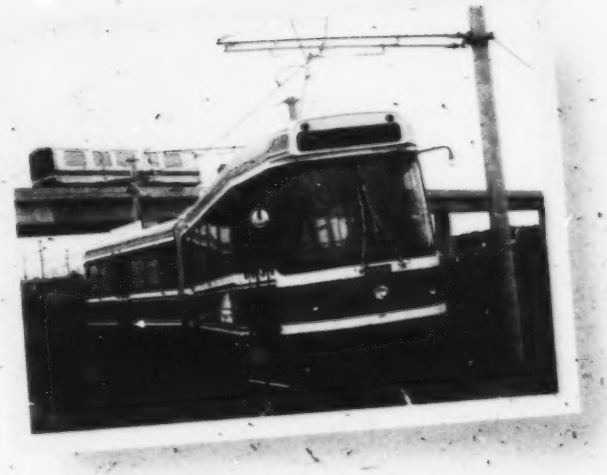
During fiscal 1990-91, the government confirmed plans for continued decentralization of its operations by moving the main administrative offices of several ministries from Metropolitan Toronto. MTO will relocate 1,400 head office positions to the City of St. Catharines by 1996/97, and will amalgamate 230 Licensing and Control Branch positions with its Kingston operation.

MTO Kingston

Organizational Renewal

The ministry also began an organizational renewal in 1990-91. The major goals are to provide an increased focus on the user in all ministry business and enhance the ability of staff to provide better service.

looking east 1991



In the last 75 years, the ministry has become a North American leader in providing transportation services that both support a prosperous economy and sustain a healthy environment. The ministry now employs more than 50 full-time environmental staff — people with expertise in such areas as noise pollution, archaeology, history, fisheries, waste management and soils — to ensure it meets its provincial environmental responsibilities.

Private vehicles are currently the largest single source of air pollution in Ontario. Their emissions contribute to global warming, acid precipitation, urban smog and other serious environmental problems. Encouraging more effective use of private vehicles can reduce this environmental impact.

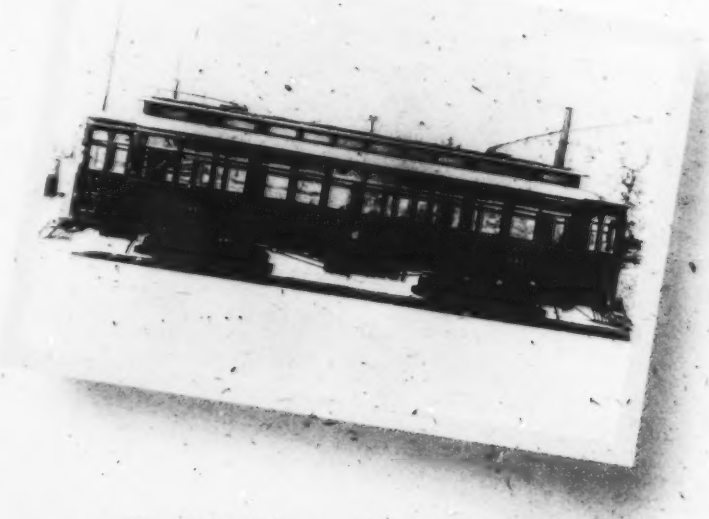
Transit

In 1990-91, the ministry's transit budget increased to a record $403.8 million, funds that helped 77 municipalities throughout Ontario provide transit services to almost 700 million passengers. The funds also helped local transit authorities purchase 350 new buses.

The ministry provided $28.7 million toward a new rapid transit system for Ottawa-Carleton during 1990-91. Called the Transitway, the system is 31 kilometres long, and most of it is an exclusive roadway for OC-Transpo vehicles.

In Toronto, the ministry provided $10.6 million for a new communications and information system that links drivers with dispatchers. The system enables transit managers to take steps to improve service when drivers alert them to traffic or other problems on the road.

The Toronto Transit Commission also received $7.5 million during the year toward the cost of building the Harbourfront Light Rail Transit line and $6.5 million to purchase the Lakeshore Garage from Gray Coach Lines. The garage will be used exclusively to service and maintain Wheel-Trans vehicles, which provide transit services to elderly and disabled persons.



The ministry also provided support to help upgrade Toronto's subway system, including $4 million to increase the capacity and efficiency of the Yonge-University line.

MTO's transit program funded a number of studies and demonstration projects designed to attract more people to public transit by improving the speed, efficiency and reliability of service.

Major initiatives during the year included:

- continued study of the potential effectiveness of special high-occupancy vehicle (HOV) traffic lanes in urban areas, to speed the flow of daily commuters;
- an automatic transit vehicle location system in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth; and
- special reserved bus lanes in Mississauga and Metropolitan Toronto.

Investing in Transit for Greater Toronto

One of the most significant public transit initiatives of 1990-91 was "Let's Move" — a multi-billion-dollar expansion of rapid transit services in the Greater Toronto Area. Its components include a loop between the Yonge and University lines of the Toronto Transit Commission subway, an Eglinton West Rapid Transit Line, a Mississauga Busway and major improvements to GO Transit commuter rail services. During 1990-91, MTO staff worked closely with staff from Toronto area municipalities and local transit authorities on environmental assessment studies needed to implement Let's Move.

Integrating Regional Transit

A key goal of Let's Move is to improve integration of the various regional transit services in the Greater Toronto Area. One way to achieve this integration is to create transportation gateways — multi-purpose terminals for commuter services such as parking, bus, rail and public transit stations. MTO staff worked throughout 1990-91 to promote the gateway concept and develop the additional services that are needed to support them, including fare and service integration.

Aiming for a Provincial Vehicle Emissions Strategy

Automobiles contribute about one-third of the total provincial emissions of volatile organic compounds and nitrogen oxides. Reducing vehicle emissions is therefore a key part of the provincial government's air quality strategy. By 1994, all new cars sold in Canada and the United States will be required to meet the stringent State of California emissions standards. With some six million vehicles now in use in Ontario, the ministry will be responsible for developing an effective system of monitoring, inspecting and maintaining vehicle emissions at an acceptable level.

Throughout 1990-91, the ministry examined options for implementing a provincial vehicle emissions strategy, including potential roles for its more than 10,000 Motor Vehicle Inspection Stations, high-technology roadside vehicle emission detectors and MTO's highway carrier enforcement resources. Emission standards for heavy-duty diesel engines were also studied.

The Potential for Alternative Transportation Fuels

Ontario is almost totally dependent on two transportation fuels — gasoline and diesel — which are known to have significant negative environmental effects. For more than 10 years, MTO has been involved with many partners in extensive research and development of alternative transportation fuels (ATFs) which have significantly lower environmental impacts. Three ATFs — propane, natural gas and methanol — have considerable commercial potential in the near term, and two others — electricity and hydrogen — offer significant potential in the more distant future. MTO successfully launched a major natural gas bus demonstration project in co-operation

with transit authorities in Metropolitan Toronto, Hamilton and Mississauga. Natural gas costs less than gasoline or diesel fuel and plentiful natural gas supplies exist in western Canada. Natural gas also offers some significant environmental benefits since it burns more cleanly and completely than gasoline or diesel fuel.

Among the ATF program's 1990-91 highlights were the completion of the Toronto Transit Commission's first natural gas fuelling station, the addition of four converted diesel buses to Hamilton's natural gas fleet and the expansion and automation of that city's natural gas transit fuelling station. The Hamilton station features the world's first microprocessor-controlled fuel dispenser.

In 1990-91, the ministry began an ambitious project with Ontario Bus Industries (OBI) and a number of Canadian and U.S. partners to design, develop and test a hybrid natural gas/electric low-floor bus. If successful, the multi-year project could produce a bus that offers outstanding fuel efficiency, low exhaust emissions, and increased accessibility for all passengers.

Work continued throughout the year on designs and components for a range of light-duty vehicles that can run on alternative fuels. With the co-operation of Petro Canada, Yugotech and the Canadian Gas Association, MTO was involved in chassis dynamometer tests during 1990-91 to assess how a new gasoline additive called MMT affects the performance of catalytic converters. Work also proceeded on assessing the potential of improved natural gas carburation technology, including a new natural gas fuel injection system developed by Oakville-based ORTECH International, in co-operation with the ministry and several other agencies.

MTO helped initiate two alternative fuel transit bus demonstration projects during the year. In the first project, Transit Windsor will operate and evaluate the performance of six new methanol-powered transit buses and a special methanol fuelling station. The ministry's partners in this project include Transit Windsor, the Canadian Oxygenated Fuel Association, the Toronto Transit Commission, MCI Buses, Environment Canada, Energy, Mines and Resources Canada and the Ontario Ministry of Energy.

The second project will assess new devices designed to trap the particulate emissions in diesel bus exhaust, a major contributor to poor air quality in large urban centres. The project involves the Donaldson Corporation, Detroit Diesel Corporation (DDC), MCI Buses, Energy, Mines and Resources Canada, and Environment Canada.

The Future of Two-Wheeled Transportation

During 1990-91, a study by MTO's municipal transportation policy staff identified the major issues and pressures on southern Ontario's urban transportation system. They are: pollution, energy waste, traffic congestion, commuter frustration, accidents, rapid population growth and economic expansion, and threats to economic competitiveness. Some of these complex issues could be alleviated by a simple form of transportation technology that's been around for well over a century — the bicycle.

To learn more about this potential, MTO initiated a review to update its bicycle policy during 1990-91, involving extensive consultations with bicycling associa-

tions, special interest groups and other road users. The review looked at urban transportation demand trends, safety, costs, environmental factors, congestion, legislation, enforcement, energy, urban and inter-urban needs, bicycle registration and theft. Ultimately, the review could result in environmental and safety benefits, broaden the mobility and transportation choices for many people and lead to a more multi-modal, integrated transportation system.

Searching for Friendlier Transportation Technology

In addition to efforts to promote alternatives to the automobile, the ministry worked to develop technology that can help reduce the environmental impact of transportation in Ontario. Some of the highlights of this work included:

- new provincial standards for designing surface drainage and water crossings for roads and highways that preserve natural drainage patterns and minimize erosion and sedimentation;
- projects to reduce the potential environmental impacts of highway runoff, and analyze the chemical characteristics of roadside soils and melting snow;
- a project with the Ontario Ministry of Natural Resources and the federal Department of Fisheries and Oceans to minimize the impact of transportation projects on fisheries resources;
- funding for a study on environmentally-sound initiatives to reduce the amount of waste material resulting from highway construction, and inclusion of new provisions in MTO contracts that further promote the re-use of construction and maintenance materials;
- a project with the Ontario Ministry of the Environment and United States transportation officials to improve computer models that can help predict and reduce highway noise;
- extensive consultation with the public, aboriginal and special interest groups, municipalities and government agencies on revisions to MTO's Class Environmental Assessment procedures for provincial highways and remote northern airports;
- advice to the Ministry of the Environment on ways to improve Ontario's overall environmental assessment process and on revising the Environmental Assessment Board's rules of procedure;
- discussions with the federal government on ways of incorporating federal environmental assessment requirements into MTO's planning process; and
- a partnership with industry to develop recycling technology for abrasive materials used to remove bridge paint and for new materials in such products as noise barrier panels.

Reducing MTO's Environmental Impact

During the 1990-91 fiscal year, every part of the ministry's provincewide organization participated in efforts to reduce the environmental impact of MTO operations. Highlights included:

- community tree planting projects on highway rights-of-way in Kingston, Toronto, Stratford and Owen Sound Districts;
- new procedures to ensure that MTO property is free of environmental contaminants before being sold or transferred;
- continued testing of calcium magnesium acetate (CMA) as an alternative to using salt as a de-icer on highways;
- testing of new structural coatings that are low in volatile organic compounds;
- studies geared at increasing the proportion of recycled asphalt pavements in Ontario;
- investigation of the potential for cold pavement recycling to reduce emissions caused by reheating asphalt;

- studies of the potential for using consumer waste such as glass or ceramic for paving compositions;
- testing the effectiveness of using waste tires in hot asphalt;
- a pilot project in Bancroft District designed to increase the use of retreaded tires on MTO vehicles;
- a new policy of selling all of MTO's waste oil to recyclers and of purchasing only recycled oil for MTO vehicles;
- a pilot project in Toronto District to use only bulk oil in vehicles, reducing waste packaging and eliminating the use of non-recyclable plastic oil containers;
- downsizing of replacement and new vehicles in the ministry's fleet from full-size to mid-size vehicles with smaller engines for greater fuel economy and reduced pollution;
- addition of four alternative fuel vehicles powered by cleaner-burning natural gas in Chatham, London, Ottawa and Toronto Districts;
- a pilot project in Kingston District to recycle highway litter, such as metals, tires, paper and pop cans;

- preparation of a new emergency spill response handbook for MTO patrol staff;
- delivery of an environmental training course to municipal government workers through the MTO-supported C.S. Anderson Road School, held at the University of Guelph in partnership with the Ontario Good Roads Association;
- delivery of an erosion and sedimentation control workshop in Prince Edward Island to P.E.I.'s Department of the Environment; and
- MTO staff participation on a special environmental task force to advise the Transportation Association of Canada on the major environmental challenges of the 1990s.

Promoting Transportation Efficiency

The ministry continued to promote and market greater fuel efficiency and productivity improvements throughout the transportation sector, with special emphasis on the environmental benefits that can be achieved.

A provincewide anti-idling campaign was begun, featuring posters and pamphlets that highlighted the adverse environmental effects of unnecessary idling. A new pamphlet, entitled "For Better Fuel Economy Turn Here" was produced and widely distributed to motorists across the province.

MTO produced a number of instructional videos on subjects that included pre-trip inspection for truck drivers and municipal fleet maintenance in winter. The ministry's seminars for fleet owners and operators also continued. A total of 22 seminars stressing fuel efficiency, productivity and the environmental effects of transportation have now been delivered across the province.

Ontario's "Award of Excellence for Trucking Fleets" was also announced during the year. The award will recognize achievements in fuel efficiency and productivity improvements undertaken by trucking fleets throughout Ontario.

In its continuing efforts to reduce the number of cars on the road in the Greater Toronto Area, MTO distributed an information kit on ridesharing to major employers in the GTA during the year.

Ontario enjoys one of the best highway networks in the world, with more than 21,000 kilometres of provincial highways, containing close to 3,000 bridges and other structures. Thanks in large part to MTO's efforts over the past 75 years, the provincial highway system now stretches to every corner of the province. In addition, there are more than 134,000 kilometres of roads and streets under municipal jurisdiction.

Today, Ontario's transportation sector employs nearly 300,000 people, and helps the province's manufacturing, resource and service sectors stay competitive. Because of the crucial importance of the provincial transportation system, MTO's activities make a major contribution to Ontario's social and economic well-being — both by providing the means to move goods and people and by developing transportation technology.

Helping to Fight the Recession

Throughout fiscal 1990-91, Ontario continued to cope with one of the most challenging economic recessions in history. Job creation in the transportation sector was a key component in the government's strategy for supporting and sustaining the provincial economy.

During fiscal 1990-91, the ministry spent close to $8 million on additional operations and maintenance projects that created some 9,400 weeks of new employment as part of the government's anti-recession program.

The anti-recession program enabled MTO districts to complete work that had been deferred for several years — including re-fencing, brush removal, bridge repairs, housekeeping and improvements at MTO facilities and upgrading of customer service areas at driver and vehicle offices. In addition to some much-needed temporary employment, many of the workers who participated in the program received valuable skills training.

Maintaining a Top-Ranked Highway System

In 1990-91, the ministry awarded contracts worth more than $415 million, work which created an estimated 14,000 jobs. The ministry also provided more than $800 million in transfer payments to municipalities for building and maintaining municipal roads. With the demands on provincial roads and highways rising so rapidly, it is a double challenge to expand the highway network to meet increasing demand and maintain the existing system in good repair.

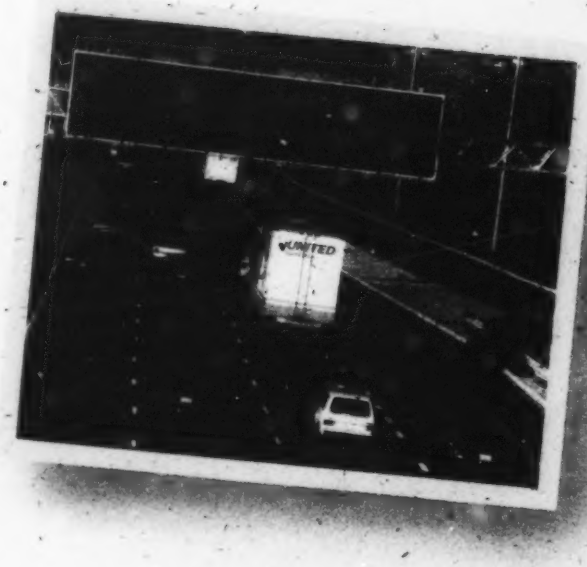
Major provincial highway construction projects that began or continued included:

- widening Highway 401 from four to six lanes between London and Woodstock;
- the extension of Highway 403 from its current connection with the Queen Elizabeth Way to Highway 5;
- the construction of the first stage of Highway 407, between Highway 427 and Dufferin Street north of Toronto (started in 1987) continued in 1990 with a contract to construct new ramp structures at the Highway 400 interchange;

- to accommodate the Highway 407 interchange, a contract to upgrade Highway 427 which included structures at the Highway 407/427 interchange as well as reconsruction of Highway 7 continued in 1990;
- the new Highway 416 link between Highway 16 at Century Road and the Ottawa Queensway began in 1990 with a contract for construction of the Highway 416/417 interchange;
- expansion of Highway 417 (Ottawa Queensway) from four to six lanes continued in 1990 with the award of two contracts between Woodroffe Avenue and Moodie Drive;
- in Northern Ontario, the construction of Highway 17 (the Kenora Bypass) was completed in 1990. The first contract in a program to upgrade Secondary Highway 560 west of Highway 65 was awarded in 1990;
- during 1990, construction began on the Callander Inspection Station on Highway 11 south of the Wasi River; and
- in Eastern Ontario, reconstruction of the Lancaster Inspection Station began. The contract includes installation of weigh-in motion equipment to minimize delays to truckers.

In total, over 535 kms of roads were rehabilitated; two bridges replaced; 30 kms of roads widened; 13 kms of new roads; 36 new bridges and three interchanges built.

A number of projects were also awarded locally through the ministry's district and regional offices in 1990-91.



COMPASS Helping to Manage Freeway Traffic

In Febuary 1991, MTO unveiled the first section of COMPASS on Highway 401 in Toronto. COMPASS is a new system which promotes safety, helps traffic move more smoothly, improves energy consumption and reduces congestion by managing traffic more efficiently.

The COMPASS system uses special vehicle sensors embedded in the road and overhead television cameras situated along the highway at approximately one-kilometre intervals from Martin Grove Road to Yonge Street to send traffic information to the Downsview operations centre. The changeable message signs provide information on everything from accidents and breakdowns to lane closures and upcoming construction.

This high technology freeway and vehicle management system represents a significant area for potential economic growth, and part of MTO's role is to help Ontario companies establish a leadership position in this area. During 1990-91, the ministry's transportation industry support staff assisted more than 20 Ontario-based companies to provide technical expertise on a total of 25 projects in almost as many countries around the world.

MTO staff visited Saudi Arabia during the year, and also led a transportation trade delegation to Calcutta, Delhi and Bombay. In Saudi Arabia, an Ontario firm has received a contract to implement a freeway traffic management system. Ontario companies have also been short-listed on similar projects in India.

Building a Better Bus Network

With increasing concern about automobile emissions, traffic congestion, airport crowding and reductions in passenger rail services, Ontario's inter-city bus network is more important than ever. The ministry worked during the 1990-91 fiscal year to ensure that bus transportation throughout the province continues to be an accessible, affordable and efficient alternative for thousands of travellers.

In conjunction with the Ontario Motor Coach Association, MTO helped develop, publish and release in the fall of 1990 an eight-volume summary of information relating to inter-city bus services in Ontario, called the Ontario Bus Fact-Finding Study. The ministry also worked closely with the School Bus Operators' Association to implement changes to the Highway Traffic Act to make school bus operations safer.

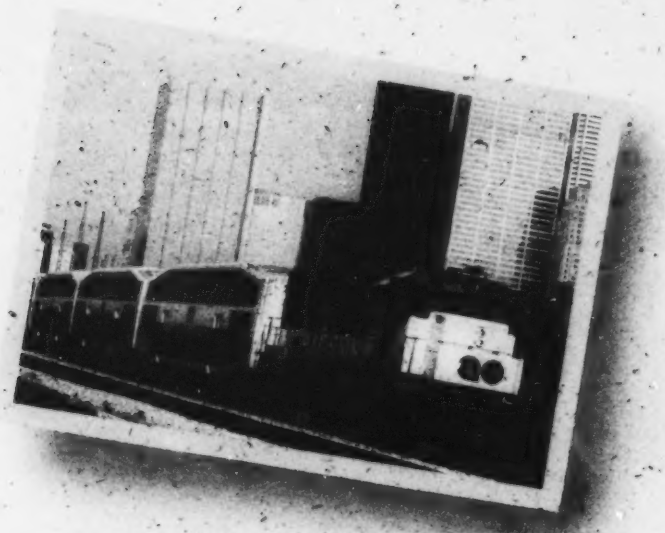
Assistance for Trucking Industry

MTO conducted extensive consultations during 1990-91 with a number of groups interested in maintaining a strong Ontario trucking industry, including carriers, owner-operators, organized labor and shippers. Of particular concern during the year was the plight of many independent truckers, who faced increasingly stiff competition from U.S.-based carriers.

Highlights of the ministry's work in this area included the preparation of a truck transportation advisory committee report, the launching of a provincial trans-border trucking competitiveness study and the development of recommendations to the provincial Cabinet for short-term measures to assist this important service industry.

Keeping Ontario's Economy on the Rails

For decades, trains have excelled at moving people efficiently, with a lower environmental impact than automobiles. Over the past several years, however, the federal government has made drastic reductions in the operating budget of VIA Rail, with the result that passenger rail services across Canada have been cut by more than half. The Government of Ontario has strongly opposed these cuts and the ministry worked throughout the year to ensure that rail services continue to play an important role in Ontario's transportation picture.



MTO provided the key staff support to the Ontario-Quebec Rapid Train Task Force, which conducted a feasibility study in 1990-91. The ministry also intervened in proceedings on behalf of several communities to prevent the loss of vital rail services. MTO provided economic and other input for several detailed studies of rail services, both in remote Northern Ontario and in major southern corridors.

During the year, MTO led a provincial inter-ministerial committee formed to acquire abandoned railway rights-of-way and preserve them for future transportation and public recreation uses. Ministry staff also encouraged efforts by private sector companies to establish short-line and tourist railways.

Maintaining Ontario's Floating Highways

During 1990-91, the ministry awarded the contract for the construction of a new Pelee Island ferry. Scheduled to begin operating in 1992, the $26 million craft will bring economic benefits to the residents and businesses on both the island and the mainland and will boost the area's tourism industry.

A new $1 million ferry terminal in Kingston was completed during the year, as well as a major study on improvements to Highway 33 which serves the Glenora Ferry. The ministry also supported a campaign recognizing excellence in marine service and the implementation of a new electronic information exchange for the marine community.

Great Lakes/St. Lawrence Seaway Study Released

During 1990-91, the ministry published the first major study of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway in almost 10 years. The study concluded that co-ordinated government action is needed to ensure the system's continued viability.

Throughout the year, the ministry continued to work with the federal government on several other important marine issues, including fair and equitable cost recovery techniques for Great Lakes shippers and the establishment of federal grain transportation policies that are acceptable to Ontario's transportation industry.

At Work in the Air

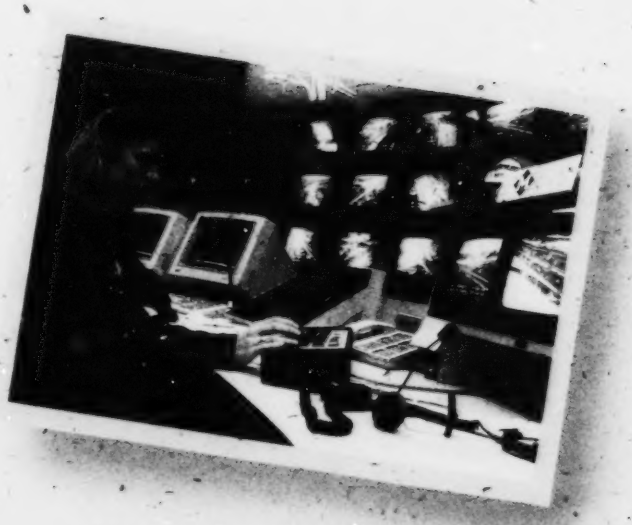
The ministry worked with many partners during the 1990-91 fiscal year to ensure that air transportation in Ontario continues to support the province's economy and people. In co-operation with the Ministry of Northern Development and Mines, MTO continued its program of constructing and maintaining remote northern airports. Currently, 22 such facilities are in operation, with five others under construction.

MTO continued to provide financial and technical support to help municipalities operate 51 community airports throughout the province. Construction continued on new municipal airports in Barrie, Hanover, Owen Sound and Temagami. In the Greater Toronto Area, the ministry worked to resolve some of the major aviation issues, such as the proposed runway expansion at Pearson International Airport and the future of the privately-owned Buttonville Airport.

IVHS Technology could create 'Smart' Highways

The same micro-chip technology that revolutionized modern computers is beginning to have a similar impact on automobile travel, and could influence the highway systems of the future. Large, urban centres have been using computer-controlled traffic management systems for many years. Most new cars today feature an impressive array of on-board computer technology — everything from electronic ignition sequencing and digital dashboards to air bags and anti-lock brakes. Now the micro-chip has made possible a technology called IVHS — intelligent vehicle highway systems — a concept that may have significant potential in Ontario.

IVHS technology uses a network of roadside scanners that can "read" information transmitted at highway speeds from information transmission (transponder) units in passing vehicles. The technology could be a significant boon to the trucking industry, since an IVHS system would allow regulatory documentation and other information, such as licences, permits, bills of lading and vehicle weight, to be encoded in a wallet-size IVHS transponder and verified instantly by the scanner. IVHS scanners and transponders are currently used in many truck fleet monitoring and tracking systems.



MTO supported a Canadian seminar on IVHS in Ottawa in June 1990, as a joint effort with Transport Canada, the Province of Quebec, the Canadian Urban Transit Association and the National Research Council. The seminar's goal was to raise awareness of IVHS in Canada and promote the formation of business, university and government partnerships to pursue IVHS opportunities.

Riding the WAVM of the Future

Wide area vehicle monitoring (WAVM) has been the focus of five years of development efforts by MTO, the high-tech industry and the trucking sector. During fiscal 1990-91, work on the WAVM project culminated in the development and introduction of a vehicle location and communication system that can help fleet operators manage and communicate with their truck drivers across North America. A new WAVM service and a new product called Road KIT were approved for commercial service by the Government of Ontario in May 1990.

Transportation plays a significant role in supporting important social objectives in Ontario such as public safety and mobility, sustainable community living, regional economic development and full, equal participation by all members of society. The government is committed to public transportation services that are accessible to everyone including frail, elderly and physically disabled persons.

The government also believes that important public decisions about transportation can only be made after extensive consultation has taken place, and the views of those most likely to be affected are known.

Customer Service a Priority

Over the past 75 years, MTO has built up valuable expertise in every area of transportation and staff still represent the ministry's most valuable resource. Fiscal 1990-91 saw a renewed commitment to excellence in customer service throughout the ministry. The ministry piloted a new automated knowledge testing system in the driver examination centres in Brampton, downtown Toronto and Kingston. The system provides for the computerized delivery of written tests in English and 12 other languages.

In Thunder Bay, a pilot project was carried out on the first drive-through vehicle permit renewal booth in Ontario. During 1990-91, ministry staff initiated a comprehensive service excellence program, using surveys from customers and staff to focus their efforts. The ministry is planning to revamp the way it does business with drivers over the next few years with an increased emphasis on improving driver competence and performance.

MTO offices will also simplify and streamline their business processes to begin taking advantage of more modern office technology.

New Division Created

The relationship between developing policies and delivering programs is becoming increasingly complex and the roles and functions of all the people involved are changing rapidly. In the 1990s, there is also an increased need to involve people and communities in the planning process and environmental protection activities associated with major transportation projects.

In the coming decade, the ministry will increasingly emphasize driver behavior--not road or vehicle condition--as the major factor in transportation safety. As well, the ministry will develop an increased market focus to help in the search for private-sector partners in areas such as public education, community programs and information projects.

One result of all these factors is that external relations between the ministry and its many client groups play a much larger role today than in the past. To respond to this changing emphasis, the ministry created a new Public Safety and Information division during 1990-91 and hired an Executive Director to lead it.

The new division includes the existing Communications Services Branch, as well as the MTO library and other public information programs from across the ministry. In the coming years, the division will work closely with all ministry programs to provide leadership and a focus for public education and external relations.

Supporting Specialized Transit

Special transit services for frail, elderly and physically disabled people received a high priority during 1990-91. MTO's technical and financial assistance in this area amounted to more than $32 million. This support increased the number of municipalities providing specialized transit services in 1990-91 to 110 from 81 in the previous year.

In addition to supporting special transit, such as the familiar Wheel-Trans vehicles in large urban areas, the ministry also encourages municipalities to provide regular transit services that can accommodate all passengers, including elderly persons and those whose mobility is restricted.

During 1990-91, two important special transit initiatives began. The Easier Access program provides funds for features that can be added to conventional transit vehicles — more accessible grab rails on buses, additional lighting on stairs and under seats, high contrast signs and public address system improvements. In the fall of 1990, the ministry supported a pilot project called "Community Bus" — which provided accessible, user-friendly bus service in selected areas of Metropolitan Toronto, where conventional transit services could not meet the needs of a diverse public. The project used small, low-floor vehicles on routes that connected hundreds of frail, elderly and disabled passengers with important destinations such as medical services and shopping centres. The positive first-year reaction to the project has convinced the ministry to fund further trials in Toronto and elsewhere.

Northern Visitors 'NOTICE' a Big Difference

The ministry's participation in the Northern Ontario Travel Information Centres Enticement (NOTICE) program ended on March 31, 1991, after five successful years. Under the program, which provided funding for the construction and improvement of major roadside rest stops throughout Northern Ontario, a total of 90 rest areas were refurbished with new washrooms, upgraded entrances, parking and roads. The program also funded new site development, including grading, clearing, landscaping, picnic tables and waste receptacles.

It's a Dirty Job, But...

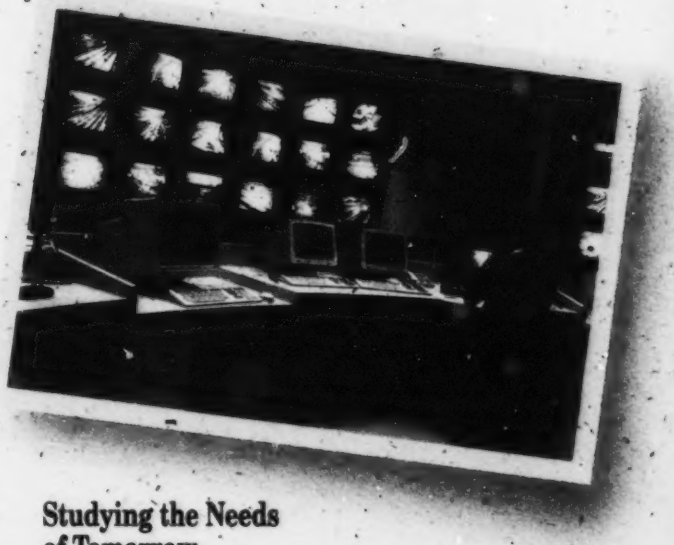
Cleaning the undersides of subway cars — the parts transit riders never see — is an important maintenance procedure, but it is also a dirty job.

MTO assisted the Toronto Transit Commission (TTC) in a demonstration project which showed that a robotic arm can be used to clean underneath subway cars. Now that the concept has been shown to work, the Toronto Transit Commission (TTC) is evaluating proposals for the development and installation of a fully operational robotic system at its Wilson Avenue garage. The system is expected to greatly improve working conditions for cleaning staff and eliminate air pollution in the shop.

MTO Hosts Chinese Visitors

The ministry hosted two visiting traffic engineers from the People's Republic of China as part of a one-year training program organized under the Canada-China Human Development Program, sponsored by the World University Service of Canada.

The two engineers were treated to an eight-week orientation tour of the ministry's operations, getting exposure to head office, regional, district and municipal operations in such areas as traffic safety, highway planning, design, operations and maintenance.



Studying the Needs of Tomorrow

While the ministry is working to meet today's needs, many staff are also studying trends and making careful plans for the future. Solid information is needed before any transportation project — be it a bridge or a transit service — can proceed. During fiscal 1990-91, the ministry conducted several studies designed to provide insights and answers to the transportation needs of tomorrow.

The ministry assessed the economic and social impacts of present and future travel demand in the Greater Toronto Area and identified opportunities for enhancing mobility.

MTO adopted a new planning policy to protect the transportation corridors of Highways 403 and 407 for future transit systems. Long-range studies got under way to examine the need for a future east-west transportation corridor north of Highway 407. MTO also provided assistance to the municipalities of Sudbury, Kingston, Brampton, Aurora, Sault Ste. Marie and Aylmer to identify present and future municipal transportation needs and address specific local transportation issues.

TRANSPORTATION SAFETY

New Drivers and Road Safety

Automobile collisions are one of the leading causes of death for Ontario citizens under the age of 45. The statistics reveal that a much higher-than-average number of serious or fatal collisions involve new drivers.

MTO is concerned about the rate of collisions involving new drivers and has taken a number of steps to improve the situation. During the spring of 1991, the ministry conducted a public awareness campaign targetting inexperience and risk taking behaviour among younger new drivers. In addition, the ministry initiated a major policy review of possible ways to improve the safety record of novice drivers. Results are expected in 1992.

Since 1970, the number of kilometres travelled on the provincial highway system has grown by an average of about four per cent a year. Despite this increase in the number of people and vehicles on the road, Ontario's highway collision rate has remained relatively stable for the last decade. Put in perspective, Ontario's highways are among the safest in the world. In 1945, at the end of the Second World War, the number of highway fatalities per 10,000 vehicles in Ontario was 7.4. By the end of 1989, that figure had dropped to 2.1.

From its start in 1916 as the Department of Public Highways, the ministry has played the lead role in making Ontario's highways safe for all drivers. Ontario was the first jurisdiction to paint white lines down the centre of highways, and the first in Canada to introduce driver education classes into high schools. During fiscal 1990-91, the ministry continued to place a high priority on improving transportation safety — to minimize the social, health and economic costs of road collisions throughout the province, and to save lives.

Campaigning for Highway Safety

Research and real life experiences show that seat belts save lives. Seat belt use has been mandatory in Ontario since 1976. Although Ontario was the first province to make the use of seat belts mandatory, it has one of the poorest records now. During 1990-91, MTO participated in the second annual October Seat Belt Campaign, in co-operation with the police services of Ontario.

To encourage drivers to adhere to posted speed limits across the province, the ministry joined in a "Speeding Slows You Down" campaign during 1990-91, in co-operation with the insurance industry and law enforcement agencies.

No Barriers to Safety

During 1990-91, key sections of some provincial highways continued to be equipped with barriers to guard against cross-median accidents, many of which result in severe injuries or fatalities. For the first time, MTO began to install new high-performance barriers that were designed and developed by ministry staff. The barriers are strong enough to restrain heavy commercial vehicles, and are being installed to provide a safer roadway for the motoring public.

During 1990-91, the ministry advised and assisted municipalities throughout the province on railway grade crossing issues, with an emphasis on ensuring public safety. At the same time, the ministry successfully negotiated with the federal government for improvements in the cost allocation system for railway underpasses and overpasses, and for an increase in funds for protection at grade crossings.

Studying Driver Performance

Several major safety-related policy reviews and studies were undertaken during 1990-91. Ministry staff examined new approaches to reducing drinking and driving through the interministerial committee on drinking and driving. MTO's work in this area involves close co-operation with provincial safety organizations as well as the Ministries of Health, the Attorney General and Solicitor General. The committee helps create constructive programs to eliminate drinking and driving in Ontario.

MTO staff also began a review of the provincial driver demerit point system to determine whether it can be made more effective and completed a survey of suspended drivers in Ontario to determine the effectiveness of suspensions in improving driver performance. A report on the accident potential of the province's drivers, a three year Ontario Road Safety Annual Report, an overview of road user safety and a survey of the amount and types of driving by motorists in the province were also completed during the year.

With ministry support, the first annual Highway Safety Research Conference was held during the year. The conference provided participants with a forum for presentations and allowed them to exchange views and ideas on a wide range of road safety issues.

Building Better Bridges

The ministry continued to work on ways to improve the monitoring - and ultimately the safety - of Ontario's bridges by: upgrading its hardware and software for radar-based bridge deck assessment; developing and testing procedures for benefit / cost ratio analysis for bridge rehabilitation funding allocation; and improving procedures for cathodic protection of bridges to inhibit corrosion.

Working for Safer Vehicles

Automotive safety technology has come a long way since the days when nightfall meant pulling over to light the kerosene-burning lanterns. Over the years, MTO has worked with automotive manufacturers and other partners to develop safer vehicle technology. During 1990-91, the ministry was involved in several projects in this area.

MTO participated on an interjurisdictional committee on vehicle weights and dimensions during 1990-91. The committee sponsored an extensive simulation study and detailed testing of the safety performance characteristics of straight trucks and truck-trailer combinations and reached an agreement on national safety standards for these vehicles. Similar studies for large truck trailers — called "jeep dollies" — were also begun during the year.

The ministry launched a three-year study during 1990-91 to evaluate a new anti-lock brake system (ABS) for trains, in conjunction with the Transportation Development Centre.

Most ambulances used in Ontario are heavy-duty vans, adapted to a single, specialized use and filled with advanced medical equipment. In co-operation with the Ministry of Health, the ministry continued a program during 1990-91 to ensure that ambulances used throughout the province are as safe as possible.

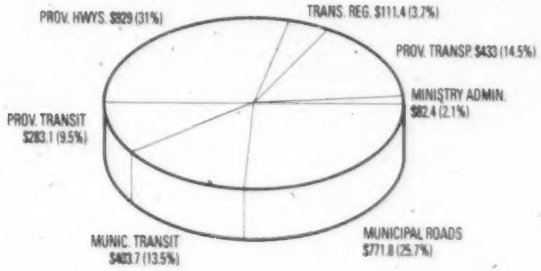
Of particular concern is the weight of these vehicles and MTO's efforts during the fiscal year concentrated on an evaluation of on-board and loader scales, with the goal of improving the vehicles' design, productivity and load compliance.

The ministry began a project with the Metropolitan Toronto Licensing Commission during the fiscal year to investigate an emergency vehicle location system. The system would enable taxi drivers in trouble to notify police or dispatchers of their location.

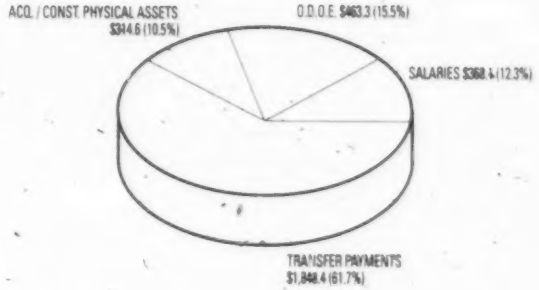
E X P E N D I T U R E S

Ministry Expenditures - 1990/91 ($ Millions) Total $2,994.4

By Program:

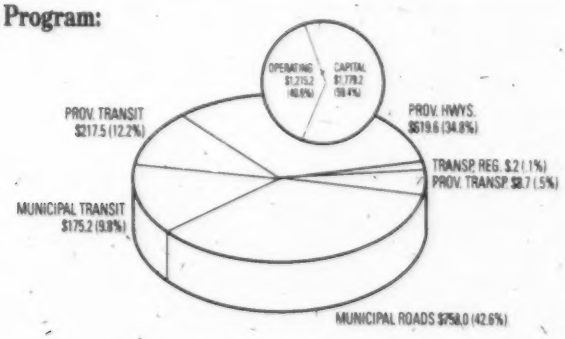

PROV. HWYS. $929 (31%)
TRANS. REG. $111.4 (3.7%)
PROV. TRANSP. $433 (14.5%)
MINISTRY ADMIN. $62.4 (2.1%)
PROV. TRANSIT $283.1 (9.5%)
MUNIC. TRANSIT $403.7 (13.5%)
MUNICIPAL ROADS $771.8 (25.7%)

By Standard Account:

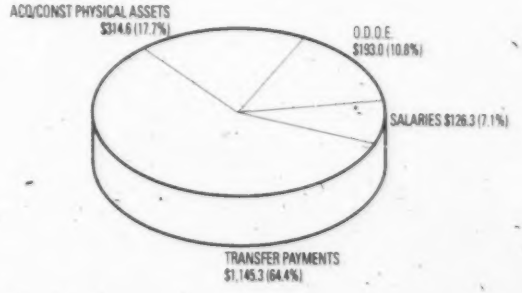


Capital Expenditures - 1990/91 ($ Millions) Total $1,779.2

By Program:

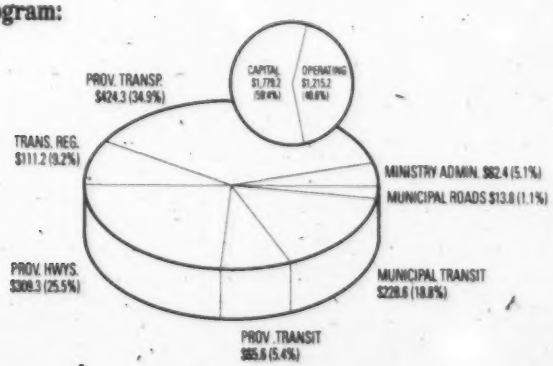


By Standard Account:

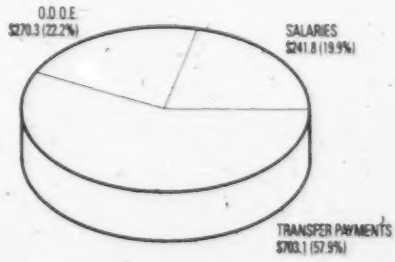


Operating Expenditures - 1990/91 ($ Millions) Total $1,215.2

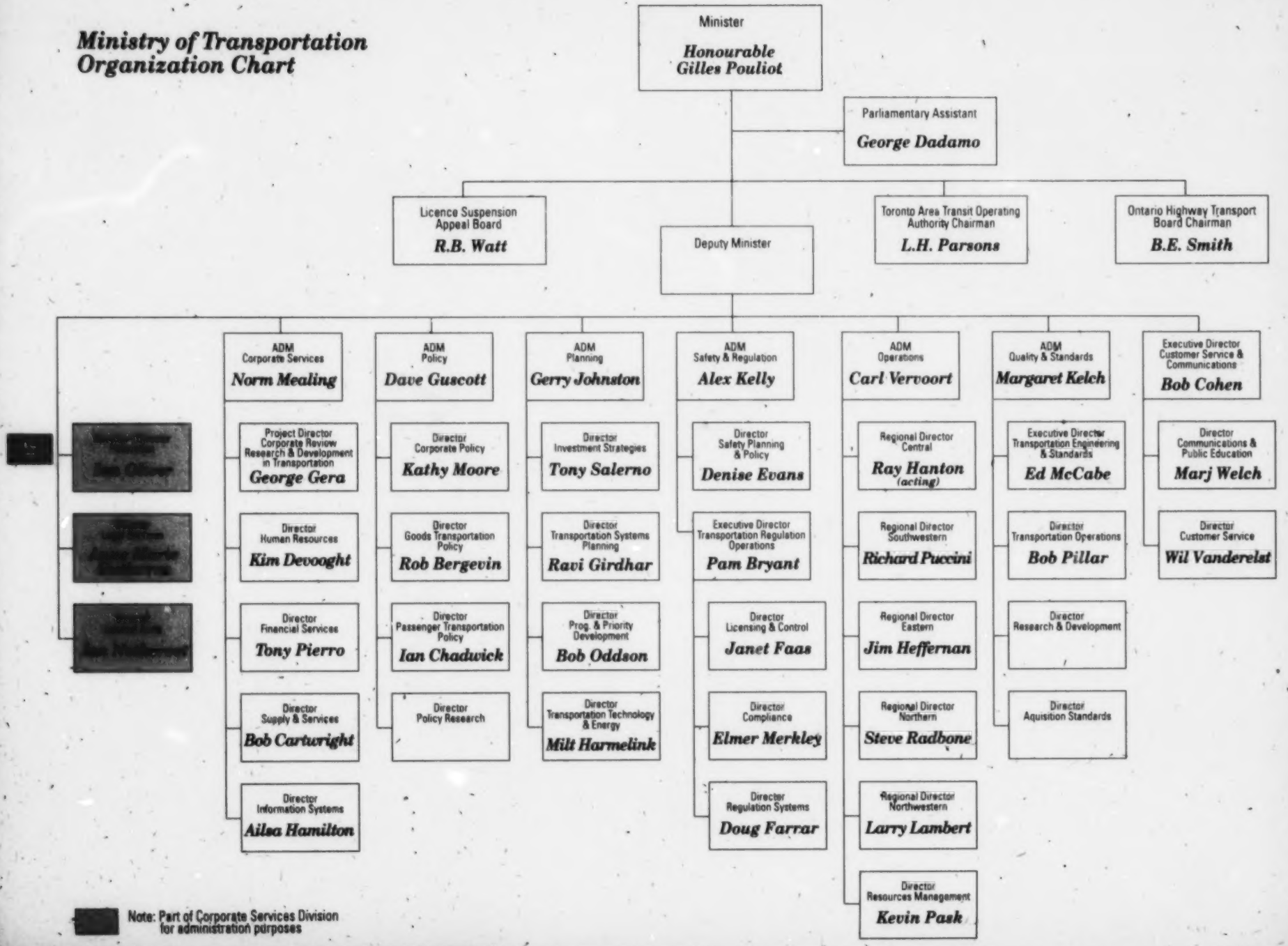
By Program:



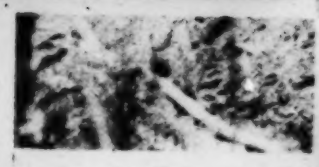
By Standard Account:



Ministry of Transportation Organization Chart



Ministère des
Transports



Ontario

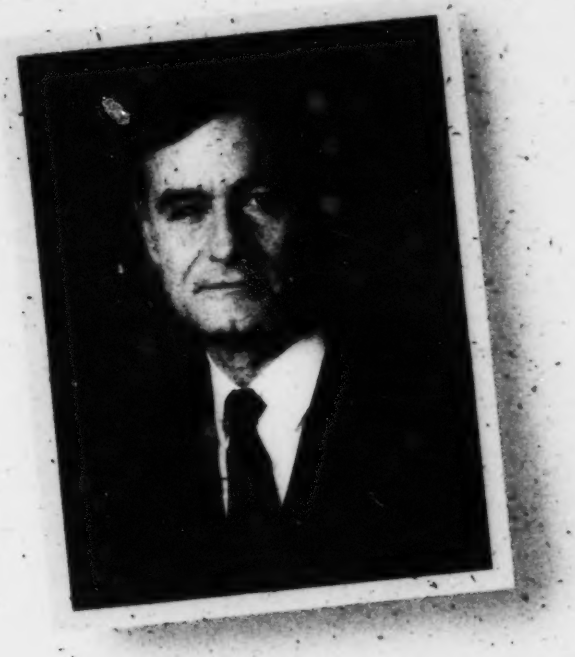
75

Vous pouvez vous procurer des exemplaires de ce rapport au coût de 2,50 $ l'unité auprès de Publications Ontario, 880, rue Bay, Toronto (Ontario) M7A 1N8, téléphone (416) 326-5300 ou au numéro sans frais d'interurbain 1-800-668-9938. Les chèques et les mandats doivent être émis à l'ordre du trésorier de l'Ontario et doivent être joints à la commande.
ISSN 0843-4042

TABLE DES MATIÈRES

Message du ministre	2
Le passé et l'avenir	3
Les transports et l'environnement	6
Les transports et l'économie	12
Les transports et la société	17
Les transports et la sécurité	20
Dépenses du MTO	23
Organigramme	24

MESSAGE DU MINISTRE



L'équipe de 10 000 fonctionnaires du ministère des Transports veille chaque jour à fournir aux Ontariens et aux Ontariennes des systèmes et des services de transports sûrs qui améliorent leur qualité de vie, protègent l'environnement et favorisent la compétitivité économique de l'Ontario.

La population de l'Ontario dispose d'excellents services assurés par les fonctionnaires du ministère des Transports et par les 300 000 autres travailleurs et travailleuses de l'industrie des transports : les pilotes d'avions, les conducteurs et conductrices d'autobus, les préposé-e-s à la ventre de billets, les camionneurs et les camionneuses, les cheminots, les marins, les mécaniciens et les mécaniciennes, ainsi que les préposé-e-s à l'entretien des routes.

Le secteur des transports est parmi les secteurs les plus importants de notre économie, car il permet aux Ontariens et aux Ontariennes de contribuer à la prospérité et au développement social de la province.

Dans toutes les régions de la province, les Ontariens et les Ontariennes comptent sur des systèmes de transports intégrés et bien développés pour se rendre à l'école, au travail ou chez le médecin, ou même pour participer à des activités sociales et récréatives.

La sécurité des usagers et la protection de l'environnement figurent toujours en tête des priorités du ministère dans la réalisation de son mandat, qui consiste entre autres à offrir des systèmes de transports aussi sûrs et aussi efficaces que possible.

Le ministère des Transports accorde aussi beaucoup d'importance à la création d'emplois et aux perspectives économiques pour la population. L'Ontario a besoin d'un bon réseau de transports pour assurer le renouveau de son économie et garantir une prospérité durable.

Investir dans les systèmes de transports routier, ferroviaire, aérien et maritime de l'Ontario, c'est investir dans l'avenir de la province. À l'approche du siècle prochain, nous devons faire face aux nombreux changements qui surviennent dans notre société comme le vieillissement de la population, les nouvelles pressions économiques et la diversité multiculturelle de l'Ontario.

Pour ce faire, le ministère des Transports de l'Ontario élabore actuellement une approche plus vaste pour la planification à long terme des systèmes de transports qui mettra l'accent sur les besoins des usagers et sur la commodité, l'efficacité et la rentabilité des services offerts.

Le ministère a dû relever de nombreux défis au fil des ans. L'avenir nous réserve bien des défis, il faudra faire preuve de compétence, d'innovation, de prévoyance et de courage, qui sont autant de qualités des travailleurs et des travailleuses du ministère des Transports.

Le ministre des Transports,

Gilles Pouliot

L E P A S S É E T L ' A V E N I R

Lorsque, en 1916, les 35 premiers fonctionnaires sont arrivés à leur travail dans le nouveau ministère des travaux publics et des routes, le monde était en guerre et l'avenir était incertain et rempli de défis. Dans les transports, chacun agissait un peu à sa guise, et les conducteurs des 52 000 véhicules immatriculés en Ontario étaient libres de sillonner cahin-caha les routes de la province à une vitesse moyenne de 24 km/h (15 milles/h). Sur les 88 000 kilomètres de routes (55 000 milles), une partie était recouverte de gravier, une autre de macadam, et le reste n'était que des chemins de terre.

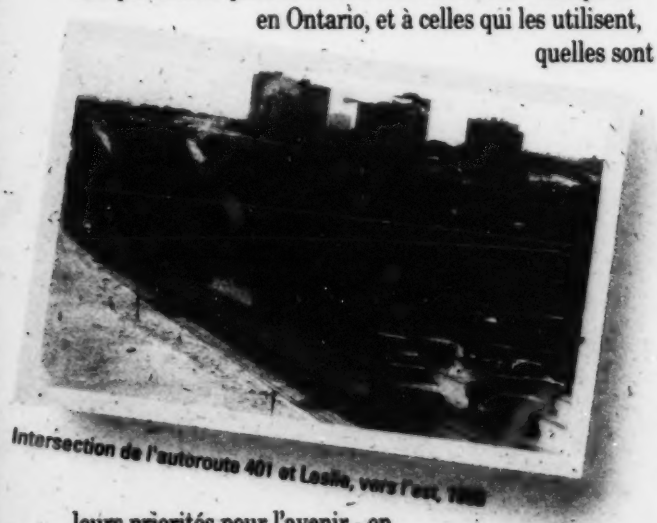
C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que les premiers fonctionnaires du ministère se voyaient déjà reliés à tous les coins de la province grâce à un réseau de routes et d'autoroutes pavées. Ils se sont mis immédiatement à la tâche, choisissant les emplacements, faisant les plans et, finalement, posant les premiers jalons de l'excellent réseau routier dont nous disposons aujourd'hui.

Au cours des 30 dernières années, le volume de circulation en Ontario a augmenté de près de 356 pour 100 et le nombre de véhicules de tourisme, de 300 pour 100. Près de six millions de personnes ont un permis de conduire en Ontario et la capacité du réseau de routes provinciales a atteint ses limites, les routes du Sud de l'Ontario étant de plus en plus encombrées. Le ralentissement de la circulation rend la vie économique plus difficile, freine la performance de la province et altère la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Tout comme les premiers fonctionnaires du ministère il y a 75 ans, le personnel d'aujourd'hui consacre toute son énergie à prévoir les besoins futurs de l'Ontario en matière de transport. Pour le ministère des Transports, en vue de contribuer à la croissance économique et à la prospérité sociale de la province, il est essentiel que l'Ontario puisse toujours compter sur un réseau de transports sûr, efficace, accessible, fiable, à la pointe de la technologie et, néanmoins, compatible avec les exigences environnementales.

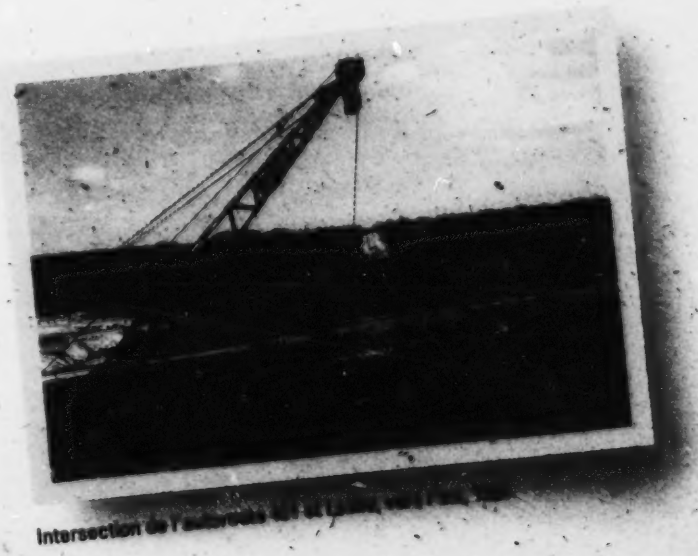
Mettre de l'avant une vision commune de l'avenir

La société ontarienne et le système de transports qui la dessert ont changé radicalement au cours des 75 dernières années, mais l'évolution ne fera sans doute que s'accélérer au cours des 75 prochaines années. Soucieux de voir le ministère répondre aux besoins de l'Ontario en matière de transports, l'automne dernier, les fonctionnaires se sont lancés dans un grand projet destiné à définir une vision commune de l'avenir des transports en Ontario. Dans le cadre du projet intitulé «Sur la bonne voie», on demandera aux personnes qui fournissent les services de transports en Ontario, et à celles qui les utilisent, quelles sont leurs priorités pour l'avenir - on tiendra compte de leurs réponses pour mettre au point un plan à long terme pour les transports. Le projet a donc pour objectifs :



Intersection de l'autoroute 401 et Leslie, vers l'est, 1968

- la mise au point d'un plan à long terme pour les transports de concert avec les différents paliers de gouvernement, les employés, les directeurs de sociétés et les voyageurs;
- la poursuite et la consolidation des mesures de sécurité pour les transports dans toute la province;
- la planification à long terme en ce qui concerne les transports et l'environnement;
- la poursuite du développement des transports, de l'emploi et de l'économie, en favorisant la croissance des industries connexes et en insistant sur l'importance des transports pour les secteurs primaire, secondaire et tertiaire de la province;
- la mise au point de stratégies régionales pour les transports : l'amélioration des transports dans toutes les régions de l'Ontario, la décentralisation du gouvernement et des prises de décisions à l'extérieur de la région du Grand Toronto;
- la reconnaissance du fait qu'un réseau de transports efficace sert bien les objectifs de l'Ontario qui consistent à favoriser la vie communautaire;
- l'élaboration de méthodes appropriées de financement des investissements dans les transports, en faisant en sorte que les contribuables obtiennent un bon rendement.

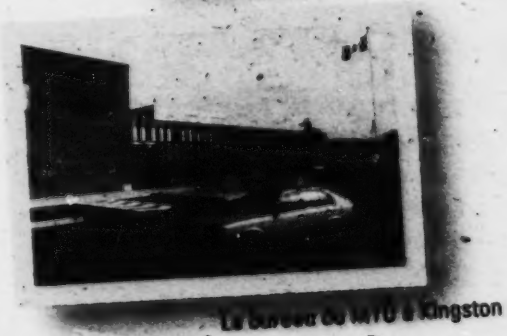


Intersection de l'autoroute 401 et [illegible]

vers l'est, 1987

L'équipe du projet «Sur la bonne voie» a organisé de nombreuses séances de consultation avec le personnel du ministère dans toute la province. Les fonctionnaires à tous les niveaux ont eu la possibilité de critiquer et d'évaluer les politiques, les méthodes et la performance actuelles des systèmes de transports de l'Ontario, ainsi que de soulever des questions importantes et de suggérer des priorités pour l'avenir. L'équipe du projet analysera les commentaires avant d'entamer la phase externe et d'inviter le grand public à lui faire connaître ses points de vue sur l'avenir des transports en Ontario.

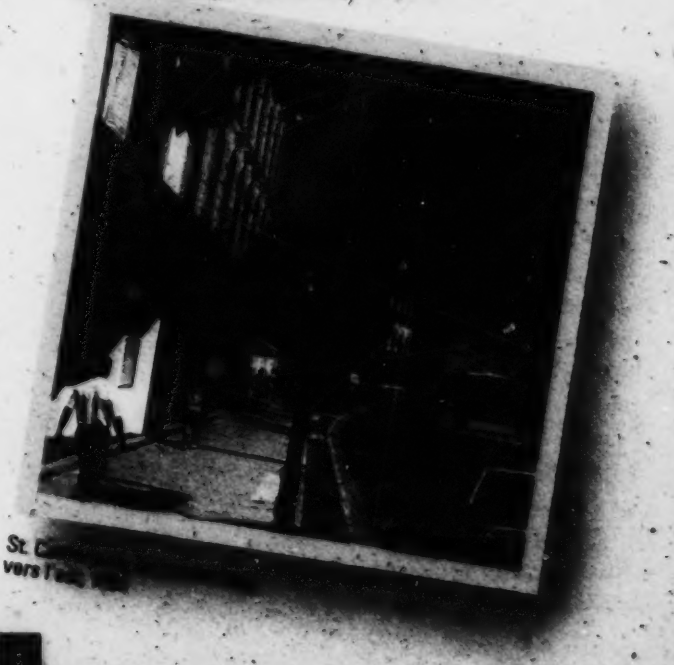
Les préparatifs de déménagement



Le bureau de MTO à Kingston

Au cours de l'exercice 1990-1991, le gouvernement a confirmé le plan de décentralisation de son exploitation en transplantant les principaux bureaux administratifs de plusieurs ministères actuellement situés dans l'agglomération torontoise. Les titulaires de 1 400 postes au bureau principal déménageront à St. Catharines d'ici 1996-1997, et 230 postes de la Direction des permis et de l'immatriculation seront assimilés aux activités du bureau de Kingston.

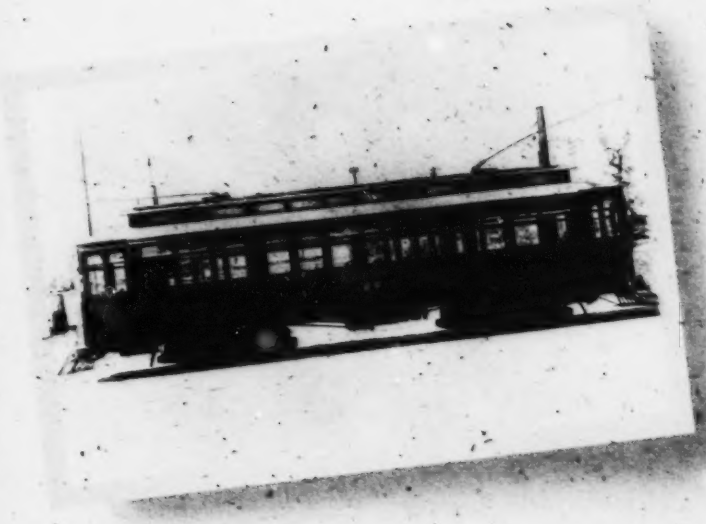
La réorganisation



St. C
vers l'est, 1987

La réorganisation du ministère a débuté en 1990-1991. Elle a pour buts principaux de mettre davantage l'accent sur l'utilisateur de tous les services du ministère et d'améliorer la capacité du personnel d'offrir une meilleure prestation de services.

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT



Au cours de ses 75 années d'existence, le ministère s'est forgé une réputation de chef de file en Amérique du Nord. En effet, il assure des services de transports qui soutiennent la prospérité économique et préservent la qualité de l'environnement. Le ministère emploie maintenant plus de 50 personnes à plein temps qui sont spécialisées dans les questions environnementales - pollution par le bruit, archéologie, histoire, pêches, gestion des déchets et des sols - tout cela pour assumer ses responsabilités provinciales en matière d'environnement.

Les véhicules de tourisme sont, à l'heure actuelle, les plus grands pollueurs de l'air en Ontario. Leurs émissions contribuent au réchauffement de la planète, aux précipitations acides, au smog urbain et à d'autres graves problèmes environnementaux. Pour diminuer les conséquences néfastes pour l'environnement, on encourage l'utilisation plus efficace des voitures de tourisme.

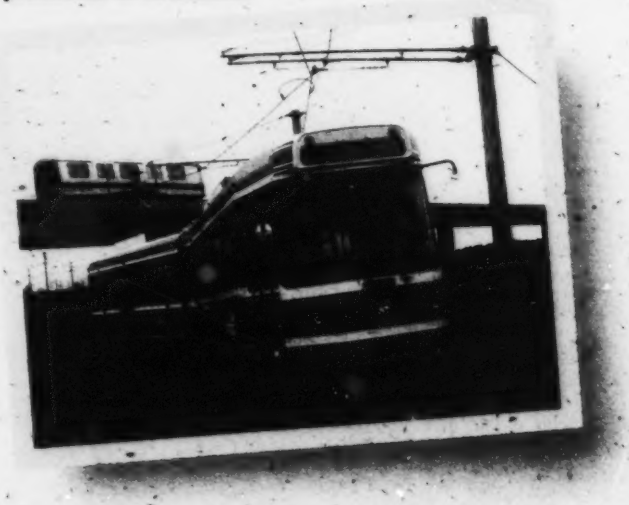
Les transports en commun

En 1990-1991, le budget du ministère affecté aux transports en commun a été porté à 403,8 millions de dollars, chiffre record qui a permis d'aider 77 municipalités ontariennes à offrir des services de transports en commun à près de 700 millions de passagers. Cela a aussi permis l'achat de 350 nouveaux autobus par les régies locales de transports.

Le ministère a octroyé 28,7 millions de dollars à Ottawa-Carleton en 1990-1991 pour la construction d'un corridor réservé aux autobus. Transitway, comme elle a été baptisée, mesure 31 kilomètres et sert presque exclusivement aux véhicules de OC Transpo.

À Toronto, le ministère a octroyé 10,6 millions de dollars à la mise en place d'un nouveau système de communication et d'information entre conducteurs et répartiteurs.

Le système permet aux administrateurs des transports de prendre les mesures nécessaires pour améliorer le service lorsque les conducteurs les préviennent de problèmes d'embouteillage ou d'autres problèmes de circulation.



La Toronto Transit Commission (TTC) a reçu 7,5 millions de dollars au cours de l'exercice qui ont été affectés à la construction de la voie de transport rapide de Harbourfront, et 6,5 millions de dollars pour l'achat du garage de Lakeshore à la compagnie Gray Coach Lines. Ce garage servira exclusivement à l'entretien des véhicules Wheel-Trans qui transportent les personnes âgées et les personnes handicapées.

Le ministère a aussi contribué financièrement à l'amélioration du métro de Toronto, notamment en octroyant 4 millions de dollars pour augmenter la capacité et l'efficacité de la ligne Yonge-University.

Dans le cadre de son programme d'aide aux transports en commun, le ministère a subventionné un certain nombre d'études et de projets pilotes visant à encourager plus de personnes à utiliser les transports en commun, en les rendant plus rapides, efficaces et fiables. Les principales mesures prises au cours de l'exercice comprennent ce qui suit :

- poursuite de l'étude de l'efficacité de voies de circulation qui seraient réservées aux véhicules transportant un grand nombre de voyageurs, pour accélérer le débit des navetteurs;
- système automatique de localisation des véhicules de transports en commun dans la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth;
- voies réservées aux autobus à Mississauga et dans la communauté urbaine de Toronto.

L'investissement dans les transports en commun du Grand Toronto

L'une des mesures les plus importantes prises dans le domaine des transports en commun en 1990-1991 a été le projet «Allons-y», c'est-à-dire l'expansion, au coût de plusieurs milliards de dollars, des services de transport rapide dans la région du Grand Toronto. Ses composantes comprendront une boucle reliant les lignes de métro Yonge et University de la Toronto Transit Commission, une ligne de transport rapide sur Eglinton ouest, une voie réservée aux autobus à Mississauga et une amélioration considérable des services ferroviaires du Réseau GO. Au cours de l'exercice 1990-1991, le personnel du ministère a collaboré étroitement avec le personnel des municipalités de la région de Toronto et les régies de transports locales aux études d'évaluation environnementale nécessaires pour mettre en place le projet «Allons-y».

L'intégration des services régionaux de transports en commun

L'un des principaux objectifs du projet «Allons-y» est de permettre l'intégration des services de transports régionaux dans la région du Grand Toronto. L'une des façons d'y parvenir consiste à créer des points d'accès aux transports : terminaux polyvalents pour les services de transports de banlieue comprenant des terrains de stationnement, des gares d'autobus et de trains et des stations de métro. Les fonctionnaires du ministère ont travaillé toute l'année à la promotion de ce concept et ont créé des services complémentaires nécessaires à son bon fonctionnement, comme l'intégration des tarifs et des services.

La stratégie provinciale sur les émissions des véhicules

Les automobiles sont responsables d'environ un tiers des émissions de composés organiques volatils et d'oxydes d'azote de la province. La réduction des émissions est donc un élément essentiel de la stratégie du gouvernement provincial sur la qualité de l'air. D'ici 1994, tous les véhicules neufs vendus au Canada et aux États-Unis devront se soumettre aux normes sévères d'émissions qui sont imposées en Californie. Quelque six millions de véhicules roulent actuellement sur les routes ontariennes. Le ministère sera chargé de mettre en place un système efficace de contrôle et d'inspection, et d'empêcher que les émissions des véhicules ne dépassent le niveau acceptable. Pendant tout l'exercice 1990-1991, le ministère a examiné les différentes options qui s'offrent à lui pour la mise en place d'une stratégie provinciale sur les émissions des véhicules, notamment le rôle que joueraient ses quelque 10 000 centres d'inspection des véhicules automobiles, les détecteurs de pollution de haute gamme conçus pour les autoroutes et les autres ressources dont il dispose pour faire appliquer les règlements régissant les transporteurs.

On a également étudié les normes d'émissions s'appliquant aux gros moteurs diesel.

Les possibilités offertes par les carburants de remplacement

En Ontario, les véhicules dépendent presque entièrement de deux carburants, à savoir l'essence et le carburant diesel, dont les effets nuisibles pour l'environnement sont bien connus. Depuis plus d'une décennie, le ministère collabore avec de nombreux partenaires dans la recherche et le développement de carburants de remplacement pour les transports qui ont un effet beaucoup moins néfaste pour l'environnement. Trois de ces carburants, le propane, le gaz naturel et le méthanol, offrent des possibilités commerciales intéressantes à court terme, et deux autres, l'électricité et l'hydrogène offrent des possibilités intéressantes pour l'avenir. Le ministère a lancé avec succès un important projet pilote d'autobus fonctionnant au gaz naturel en collaboration avec les régies des transports de la communauté urbaine de Toronto, de Hamilton et de Mississauga. Le gaz naturel coûte moins cher que l'essence ou le carburant diesel, et on le trouve en abondance dans l'Ouest du Canada. Le gaz naturel a par ailleurs de gros avantages sur le plan environnemental, puisqu'il a une combustion plus complète et plus propre que l'essence ou le carburant diesel. Parmi les faits saillants de 1990-1991 du programme de carburants de remplacement pour les transports, citons l'achèvement de la construction de la première station de gaz naturel de la Toronto Transit Commission, la conversion de quatre autobus diesel au gaz naturel pour le parc d'autobus de Hamilton, et l'agrandissement et l'automatisation de la station de gaz naturel pour les véhicules de transports en commun de cette ville. La station de Hamilton est dotée du premier distributeur informatisé de combustible du monde.

En 1990-1991, le ministère a entamé un projet ambitieux, en collaboration avec Ontario Bus Industries (OBI) et plusieurs partenaires canadiens et américains, consistant à concevoir, à fabriquer et à essayer un autobus à plancher surbaissé utilisant comme combustible un mélange de gaz naturel et d'électricité. Le projet s'étendra sur plusieurs années. S'il réussit, nous aurons un autobus à très faible consommation de combustible, très peu polluant et dans lequel tous les voyageurs pourraient facilement monter. Les travaux se sont poursuivis sur la conception et les composants d'une gamme de véhicules légers utilisant un carburant de remplacement. Pétro Canada,

Yugotech, l'Association canadienne du gaz et le ministère ont réalisé des essais de dynamomètre sur châssis pour mesurer les effets d'un nouvel additif, connu sous le nom de MMT, sur le fonctionnement des convertisseurs catalytiques. On a également continué à évaluer les possibilités offertes par une technologie améliorée d'utilisation du gaz naturel, notamment le nouveau système d'injection de gaz naturel mis au point par une société d'Oakville, ORTECH International, en collaboration avec le ministère et plusieurs autres organismes.

Le ministère a participé au lancement de deux projets pilotes d'autobus fonctionnant avec un carburant de remplacement. Dans le cas du premier projet, la régie des transports en commun de Windsor mettra en service six autobus fonctionnant au méthanol et une station de méthanol, et en évaluera les résultats. Parmi les

collaborateurs du ministère, citons Transit Windsor, l'Association canadienne des carburants oxygénés, la Toronto Transit Commission, MCI Buses, Environnement Canada, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada et le ministère de l'Énergie de l'Ontario.

Dans le cadre du second projet, on fera l'essai de nouveaux dispositifs destinés à arrêter les particules présentes dans les échappements des autobus à moteur diesel qui polluent l'air des grandes agglomérations. Les collaborateurs de ce projet sont OC Transpo, Donaldson Corporation, Detroit Diesel Corporation (DDC), MCI Buses, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada et Environnement Canada.

L'avenir du transport à bicyclette

En 1990-1991, une étude du personnel du Bureau des politiques des transports municipaux du ministère a permis d'identifier les principaux problèmes du système de transport urbain du Sud de l'Ontario. Ce sont la pollution, le gaspillage d'énergie, les embouteillages, la frustration des navetteurs, les accidents, la rapidité de l'expansion démographique et économique et les menaces à la compétitivité des entreprises. On pourrait résoudre une partie de ces problèmes complexes en adoptant un moyen de transport très simple connu depuis plus d'un siècle : la bicyclette.

Le ministère a donc voulu se renseigner sur les possibilités de substituer ce moyen de transport aux autres et a prévu d'examiner et de mettre à jour sa politique en matière de cyclisme en 1990-1991. Cela a donné lieu à de nombreuses consultations avec des associations de cyclistes, des groupes d'intérêt et d'autres usagers des routes. Au cours de l'examen, on a étudié les tendances de la demande sur le plan des transports urbains, la sécurité, le coût, les facteurs environnementaux, les encombrements, les règlements et leur mise en application, l'énergie, les besoins urbains et interurbains, l'immatriculation et le vol des bicyclettes. L'examen pourrait se solder par des avantages pour l'environnement et une amélioration sur le plan de la sécurité. On offrirait des choix plus nombreux en matière de mobilité et de transport à de nombreux citadins et, en fin de compte, on aurait un réseau de transports plus varié et mieux intégré.

La recherche d'une technologie des transports écologique

Outre les efforts faits pour promouvoir des solutions autres que l'automobile, le ministère a essayé de trouver des moyens de réduire les effets des transports sur l'environnement en Ontario. Voici en résumé quelles ont été ses principales démarches :

- établissement de nouvelles normes provinciales pour le drainage en surface et l'aménagement de traverses de cours d'eau en préservant le mode de drainage naturel et en minimisant l'érosion et la sédimentation;
- projets visant à réduire les répercussions éventuelles sur l'environnement de l'écoulement des eaux des routes et à analyser les propriétés chimiques des sols en bordure de route et de la neige fondue;
- projet mené en collaboration avec le ministère ontarien des Richesses naturelles et le ministère canadien des Pêches et Océans consistant à prendre des mesures en vue de minimiser les répercussions des projets de transports sur les pêches;
- financement d'une étude portant sur les mesures écologiques destinées à diminuer la quantité de déchets provenant de la construction de routes; nouvelles clauses dans les contrats du ministère visant à préconiser le recyclage des matériaux de construction et d'entretien des routes;
- projet mené en collaboration avec les fonctionnaires du ministère de l'Environnement et les représentants des transports des États-

Unis pour améliorer les modèles informatisés aidant à évaluer d'avance et à diminuer le bruit aux abords des grandes routes;

- nombreuses audiences avec le grand public, les autochtones et les groupes d'intérêt particulier, les municipalités et les organismes gouvernementaux portant sur les modifications à apporter à la procédure ministérielle d'évaluation environnementale de portée générale dans le cas des routes provinciales et des aéroports en régions éloignées de la province;
- conseils donnés au ministère de l'Environnement sur la façon d'améliorer le processus général d'évaluation environnementale de l'Ontario et sur la modification des règles de procédure de la Commission des évaluations environnementales;
- entretiens avec les représentants du gouvernement canadien portant sur la façon d'incorporer les exigences fédérales découlant des évaluations environnementales au processus de planification du ministère;
- collaboration avec l'industrie dans le domaine de la technologie de recyclage des matériaux abrasifs utilisés pour décaper les ponts et des nouveaux matériaux qui se trouvent dans des produits comme les écrans antibruit.

L'atténuation de l'incidence des activités du ministère sur l'environnement

Au cours de l'exercice 1990-1991, tous les bureaux du ministère à l'échelle de la province ont participé aux efforts destinés à diminuer les effets néfastes pour l'environnement des activités du ministère. Leurs principales démarches ont été les suivantes :

- projets communautaires de plantation d'arbres sur les emprises de routes des districts de Kingston, Toronto, Stratford et Owen Sound;
- nouvelles façons de procéder pour veiller à ce que les biens du ministère ne contiennent pas de produits polluants avant d'être vendus ou transférés;
- poursuite des essais en vue de remplacer le sel sur les routes par l'acétate de calcium et de magnésium;
- mise à l'essai de nouveaux revêtements structurels contenant peu de composants organiques volatils;
- études menées dans le but d'augmenter la proportion des revêtements en asphalte recyclé en Ontario;
- recherche des possibilités de recyclage des revêtements à froid pour réduire la pollution causée par le réchauffement de l'asphalte;
- étude des possibilités d'utiliser les déchets de consommation comme le verre ou la céramique pour fabriquer des matériaux de revêtement;
- évaluation de l'efficacité de l'utilisation des pneus de rebut dans la fabrication de l'asphalte chaud;
- projet pilote dans le district de Bancroft en vue d'augmenter l'utilisation de pneus rechapés sur les véhicules du ministère;
- nouvelle politique consistant à vendre toute l'huile usée des véhicules du ministère à des entreprises de recyclage et à n'acheter que de l'huile recyclée pour ces mêmes véhicules;
- projet pilote consistant à n'utiliser que de l'huile en vrac dans les véhicules du district de Toronto, ce qui réduirait l'emballage et éliminerait l'utilisation de contenants d'huile en plastique non recyclable;
- achat pour le parc automobile du ministère de véhicules de taille moyenne ayant un moteur plus petit, ce qui permettra d'économiser du carburant et de créer moins de pollution;
- achat de quatre véhicules fonctionnant avec un carburant de remplacement, soit le gaz naturel, dont la combustion est plus propre, dans les districts de Chatham, London, Ottawa et Toronto;

- projet pilote du district de Kingston consistant à recycler les déchets trouvés sur les routes comme les objets en métal, les pneus, le papier et les cannettes;
- mise au point d'un nouveau manuel sur l'intervention d'urgence en cas de déversement, à l'intention des patrouilles du ministère;
- cours de formation environnementale dispensé aux employés municipaux par l'école C.S. Anderson Road et financé par le ministère. Le cours se donnait à l'Université de Guelph en collaboration avec l'Ontario Good Roads Association;
- atelier sur la lutte contre l'érosion et la sédimentation donné au ministère de l'Environnement de Île-du-Prince- Édouard;
- participation du personnel du ministère à un groupe de travail sur l'environnement pour conseiller l'Association des transports du Canada sur les grandes questions écologiques des années 90.

Le ministère fait la promotion de l'efficacité dans les transports

Le ministère a continué de promouvoir la réduction de la consommation de carburant et l'amélioration de la productivité dans tout le secteur des transports, en insistant sur les bienfaits qui en découleraient pour l'environnement.

La campagne contre le «ralenti» a été lancée à l'échelle de la province. Des affiches et des dépliants mettaient en lumière la nuisance pour l'environnement de laisser tourner inutilement le moteur au ralenti. Le dépliant intitulé «Pour des économies de carburant, tournez la page» a été distribué à un grand nombre de conducteurs partout dans la province.

Le ministère a produit un certain nombre de bandes vidéo éducatives sur différents sujets, notamment sur l'inspection avant le départ que devraient faire les conducteurs de camions et l'entretien du parc automobile municipal en hiver. Le ministère a continué de donner des séminaires aux propriétaires et exploitants de parcs automobiles. De fait, il a donné 22 séminaires dans toute la province, où l'on soulignait l'importance de la productivité et de l'utilisation la plus efficace possible du carburant, de même que l'incidence des transports sur l'environnement.

Le ministère a également annoncé la création de prix d'excellence pour les parcs de camionnage. Ces prix récompenseront l'utilisation efficace du carburant et les améliorations de productivité des parcs de camionnage de la province.

Toujours soucieux de réduire le nombre d'automobiles sur les routes dans la région du Grand Toronto, le ministère a distribué une trousse d'information sur le covoiturage aux principaux employeurs de la région du Grand Toronto.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE

L'Ontario s'est doté d'un des meilleurs réseaux routiers du monde, avec plus de 21 000 km de routes provinciales et près de 300 ponts et autres ouvrages. En grande partie grâce aux efforts du ministère au cours des 75 dernières années, le réseau routier provincial s'étend maintenant à toute la province. Au réseau de grandes routes s'ajoutent plus de 134 000 kilomètres de chemins et de rues relevant des municipalités.

Aujourd'hui, le secteur des transports de l'Ontario emploie près de 300 000 personnes et aide les secteurs manufacturier, des ressources et des services de la province à demeurer compétitifs. Étant donné l'importance cruciale du réseau provincial des transports, les activités du ministère contribuent de façon importante au bien-être social et économique de l'Ontario tant du point du vue du mouvement des marchandises et des voyageurs que de l'élaboration d'une technologie des transports.

La lutte contre la récession

Durant tout l'exercice 1990-1991, l'Ontario a continué de faire face à l'une des récessions économiques les plus difficiles de son histoire. La création d'emplois dans le secteur des transports constituait un élément clé de la stratégie gouvernementale visant à soutenir et à renforcer l'économie provinciale.

Durant l'exercice 1990-1991, le ministère a affecté près de 8 millions de dollars à de nouveaux projets d'exploitation et d'entretien qui ont créé quelque 9 400 semaines d'emplois supplémentaires dans le cadre du programme anti-récession du gouvernement.

Grâce à ce programme, les districts du ministère ont pu exécuter des travaux qui avaient été reportés depuis plusieurs années, dont la réparation des clôtures, le débroussaillage, la réparation des ponts, le nettoyage et la réfection des installations du ministère, ainsi que l'amélioration des aires de service à la clientèle aux bureaux des conducteurs et des véhicules. En plus d'assurer un emploi temporaire, ce programme a permis aux nombreux travailleurs qui y ont participé de faire un apprentissage précieux.

Le maintien d'un réseau routier de qualité

En 1990-1991, le ministère a accordé plus de 415 millions de dollars de contrats qui ont permis de créer quelque 14 000 emplois. Le ministère a également versé plus de 800 millions de dollars en paiements de transfert aux municipalités pour la construction et l'entretien des routes municipales.

Étant donné la croissance rapide de l'achalandage sur les routes et autoroutes provinciales, le ministère doit faire face au double défi d'étendre le réseau routier pour répondre à cette demande croissante tout en maintenant le réseau actuel en bon état.

Voici les principaux chantiers de construction routière de la province commencés ou en cours durant l'exercice :

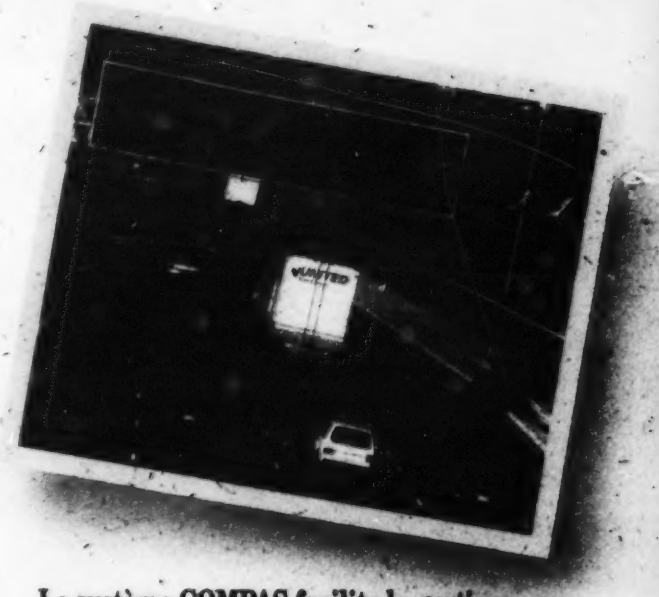
- l'élargissement de l'autoroute 401 de quatre à six voies entre London et Woodstock;
- le prolongement de l'autoroute 403 de son point de jonction actuel avec l'autoroute Queen Elizabeth jusqu'à la route 5;
- la construction du premier tronçon de l'autoroute 407 entre l'autoroute 427 et la rue Dufferin, au nord de Toronto, (commencée

en 1987) s'est poursuivie en 1990 par la construction de nouvelles bretelles à la hauteur de l'échangeur de l'autoroute 400;

- pour permettre la construction de l'échangeur de l'autoroute 407, un contrat pour la réfection de l'autoroute 427 s'est poursuivi en 1990, comprenant la construction d'ouvrages à la hauteur de l'échangeur des autoroutes 407/427 et la reconstruction de la route 7;
- l'ouverture en 1990 du chantier de la nouvelle liaison de l'autoroute 416 entre la route 16, à la hauteur du chemin Century, et l'autoroute Queensway à Ottawa avec la construction du nouvel échangeur des autoroutes 416/417;
- l'élargissement de l'autoroute 417 (Queensway, à Ottawa) de quatre à six voies s'est poursuivi en 1990 avec deux chantiers entre l'avenue Woodroffe et la promenade Moodie;
- dans le Nord de l'Ontario, la construction de la route 17 (voie de contournement de Kenora) s'est terminée en 1990. Le premier contrat d'un programme de réfection de la route secondaire 560 à l'ouest de la route 65 a été accordé en 1990;
- en 1990, on a ouvert le chantier de construction du centre d'inspection de Callander sur la route 11, au sud de la rivière Wasi;
- dans l'Est de l'Ontario, la réfection du centre d'inspection de Lancaster a commencé. Le contrat prévoit l'installation d'un matériel de pesée en déplacement pour minimiser les retards imposés aux camionneurs.

En tout, on a effectué des travaux de réfection sur 535 km; 2 remplacements de ponts; 30 km de routes ont été élargies; 13 km de nouvelles routes; 36 nouveaux ponts et 3 nouveaux échangeurs ont été construits.

Un certain nombre de contrats ont aussi été accordés localement par les bureaux régionaux et de district du ministère en 1990-1991.



Le système COMPAS facilite la gestion de la circulation sur les autoroutes

En février 1991, le ministère a inauguré la première section du système COMPAS sur l'autoroute 401, à Toronto. Ce nouveau système renforce la sécurité, favorise la circulation des véhicules, améliore la consommation d'énergie, et réduit la congestion par une gestion plus efficace de la circulation.

Le système COMPAS utilise des détecteurs spéciaux sous la chaussée et des caméras de télévision placées en hauteur le long de l'autoroute à intervalle d'un kilomètre environ, entre le chemin Martin Grove et la rue Yonge. Les données recueillies par le système sont envoyées au centre de Downsview. Les panneaux d'affichage à messages variables fournissent aux automobilistes des renseignements sur tout ce qui touche la circulation, depuis les accidents et les véhicules en panne jusqu'aux fermetures de voies et aux travaux planifiés dans un avenir proche.

Ce système de gestion des autoroutes et des véhicules offre d'excellentes possibilités de croissance économique. Le ministère joue aussi un rôle actif en aidant les sociétés ontariennes à se tailler une place de choix dans ce secteur. En 1990-1991, le personnel de soutien à l'industrie des transports a aidé plus de

20 sociétés ontariennes à fournir des services techniques spécialisés dans le cadre de 25 projets menés dans presque autant de pays.

Des membres du personnel du ministère se sont rendus en Arabie Saoudite durant l'année et ont aussi mené une mission commerciale sur les transports à Calcutta, Delhi et Bombay. En Arabie Saoudite, une société ontarienne s'est vue accorder un contrat de mise en place d'un système de gestion de la circulation autoroutière, et diverses sociétés ontariennes ont aussi été retenues pour d'éventuels projets similaires en Inde.

La création d'un réseau de transports par autobus plus efficace

Compte tenu des préoccupations croissantes concernant la pollution causée par les automobiles, la congestion routière, l'encombrement des aéroports et la réduction des services de transport ferroviaire de voyageurs, le réseau ontarien de transport interurbain par autobus est plus important que jamais. Durant l'exercice 1990-1991, le ministère s'est assuré que le transport par autobus demeure accessible, abordable et efficace dans toute la province pour des milliers d'usagers.

En collaboration avec l'Ontario Motor Coach Association, le ministère a participé à l'élaboration, à la publication et à la distribution (à l'automne de 1990) d'un sommaire en huit volumes des résultats de l'Étude sur le transport interurbain par autobus en Ontario. Le ministère a également collaboré étroitement avec l'Ontario School Bus Operators' Association dans le but de mettre en oeuvre les changements apportés au Code de la route pour optimiser la sécurité d'utilisation des autobus scolaires.

Aide à l'industrie du camionnage

Au cours de l'année 1990-1991, le ministère a procédé à des consultations approfondies avec un certain nombre de groupes afin de maintenir une industrie du camionnage solide en Ontario. Il a en outre rencontré des transporteurs, des propriétaires-exploitants, des syndicats et des expéditeurs.

Il s'est particulièrement préoccupé des problèmes rencontrés par bon nombre de camionneurs indépendants confrontés à une concurrence de plus en plus féroce de la part des entreprises de transports américaines. Dans ce domaine, les efforts du ministère ont porté en particulier sur la préparation d'un rapport du comité consultatif sur le camionnage, le lancement d'une étude provinciale sur la compétitivité du camionnage transfrontalier et l'élaboration de recommandations destinées au Conseil des ministres de la province ayant trait aux mesures à court terme permettant d'appuyer cette importante industrie de service.

Maintenir l'économie ontarienne sur la bonne voie

Pendant des décennies, les chemins de fer ont transporté des voyageurs efficacement, avec un effet moindre sur l'environnement que les automobiles. Toutefois, au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a sabré dans le budget d'exploitation de VIA Rail, ce qui a obligé cette dernière à réduire de plus de la moitié ses services de transport de voyageurs dans l'ensemble du Canada. Le gouvernement de l'Ontario s'est vigoureusement opposé à ces coupures et le ministère a veillé tout au long de l'exercice à ce que les services ferroviaires continuent de jouer un rôle important dans le secteur des transports de l'Ontario.

Le ministère a apporté le soutien de son personnel-clé au Groupe de travail Train Rapide Québec-Ontario, chargé d'étudier la faisabilité d'une telle liaison en 1990-1991. Le ministère est également intervenu au cours de débats au nom de plusieurs collectivités pour empêcher la coupure de services ferroviaires vitaux. Il a fourni à ces occasions diverses informations, en particulier d'ordre économique, destinées à plusieurs études détaillées des services ferroviaires, tant dans le

Nord de l'Ontario que dans les principaux corridors du Sud.

Au cours de l'exercice, le ministère a présidé un comité provincial interministériel constitué dans le but d'acquérir les emprises ferroviaires abandonnées et de les conserver pour répondre aux besoins futurs en matière de transport ou pour usage récréatif. Le personnel du ministère a également encouragé les sociétés du secteur privé à créer de courtes liaisons ferroviaires ainsi que des liaisons touristiques.

Entretien des traversiers de l'Ontario

Au cours de 1990-1991, le ministère a décerné le contrat de construction d'un nouveau traversier pour l'île Pelée. Le lancement de ce bâtiment de 26 millions de dollars est prévu pour 1992 et aura des retombées économiques intéressantes pour les résidents et les entreprises établis dans l'île et en bordure du lac. Il permettra en outre de renforcer l'industrie touristique locale.

La construction d'un nouveau débarcadère de traversiers d'un million de dollars à Kingston s'est terminée au cours de l'exercice, de même qu'une importante étude concernant l'amélioration de la route 33 qui dessert le traversier de Glenora. Le ministère a également apporté son appui à une campagne faisant état de l'excellence des services maritimes et à la mise en oeuvre d'un nouvel échange d'information maritime électronique.

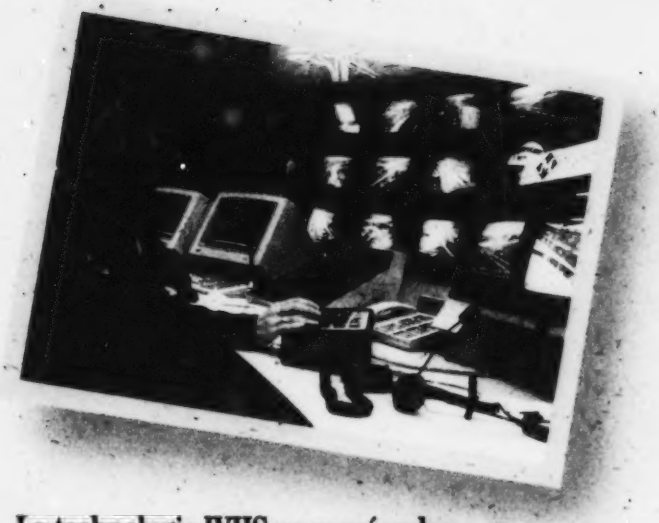
Publication de l'étude sur la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent

En 1990-1991, le ministère a publié la première étude importante depuis près de dix ans sur la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Cette étude conclut qu'une action coordonnée des pouvoirs publics est indispensable pour maintenir la viabilité du système. Pendant tout l'exercice, le ministère a poursuivi ses travaux en collaboration avec le gouvernement fédéral concernant diverses autres questions maritimes importantes, en particulier les techniques justes et équitables de récupération des coûts pour les transporteurs maritimes des Grands Lacs et l'élaboration de politiques fédérales de transport des céréales qui soient acceptables pour l'industrie des transports de l'Ontario.

Les transports aériens

Le ministère a travaillé avec de nombreux intervenants au cours de l'exercice 1990-1991 pour que les transports aériens en Ontario continuent d'appuyer l'économie et la population de la province. En collaboration avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, le ministère a poursuivi son programme de construction et d'entretien des aéroports en régions éloignées du Nord. À l'heure actuelle, 22 aéroports sont en exploitation et cinq en construction.

Le ministère a maintenu son appui financier et technique aux municipalités, qui exploitent 51 aéroports communautaires dans la province. Les travaux se sont poursuivis pour la construction de nouveaux aéroports municipaux à Barrie, Hanover, Owen Sound et Temagami. Dans la région du Grand Toronto, le ministère s'est chargé de résoudre certaines des principales questions relatives au transport aérien telles que le prolongement prévu des pistes de l'aéroport international Pearson et l'avenir de l'aéroport privé de Buttonville.



La technologie IVHS pour créer des routes «intelligentes»

La technologie des microcircuits qui a révolutionné l'ordinateur moderne commence à avoir des effets similaires sur les déplacements en automobile, effets qui pourraient influencer les systèmes routiers de l'avenir. Les grands centres urbains utilisent depuis de nombreuses années des systèmes de gestion de la circulation commandés par ordinateur. La plupart des voitures modernes sont maintenant dotées d'un éventail impressionnant de dispositifs à microprocesseur : depuis l'allumage électronique séquentiel et les instruments numériques, jusqu'aux sacs gonflables et aux freins à antiblocage des roues. Maintenant, les microcircuits rendent possible une technologie appelée IVHS (système véhicule-route intelligent) offrant des possibilités importantes en Ontario.

La technologie IVHS a recours à un réseau d'explorateurs installés sur l'accotement, capables de «lire» l'information transmise par des unités (répondeurs) placées à bord des véhicules circulant à grande vitesse. Cette technologie pourrait se révéler intéressante pour l'industrie du camionnage du fait qu'un système IVHS permettrait de documenter et d'identifier les véhicules, en vérifiant en particulier les numéros de permis et d'autorisation, le connaissement et le poids des véhicules, qui seraient codés dans un répondeur IVHS de la dimension d'un portefeuille et vérifiés instantanément par balayage électronique. Le balayage électronique et les répondeurs IVHS sont utilisés actuellement par des entreprises dans plusieurs systèmes de contrôle et de localisation des camions.

Le ministère a appuyé un séminaire canadien sur le système IVHS qui s'est tenu à Ottawa, en juin 1990, dans le cadre d'un projet commun réalisé avec Transports Canada, la province de Québec, l'Association canadienne du transport urbain et le Conseil national de recherches. L'objectif de ce séminaire était de faire connaître le système IVHS au Canada et de promouvoir la création de partenariats avec les entreprises, les universités et les gouvernements pour en étudier les possibilités.

Système de contrôle des véhicules sur une grande étendue

Le système de contrôle des véhicules sur une grande étendue (WAHM) fait l'objet, depuis cinq ans, d'efforts de mise au point de la part du ministère, de l'industrie de la haute technologie et du secteur du camionnage. Durant l'exercice 1990-1991, les travaux sur ce projet ont abouti à la mise au point et à l'installation d'un système de localisation des véhicules et de communication qui peut aider les exploitants de parcs à gérer leurs véhicules et à communiquer avec leurs conducteurs à travers l'Amérique du Nord. Le gouvernement de l'Ontario a autorisé l'utilisation commerciale, en mai 1990, d'un nouveau service de contrôle des véhicules et d'une nouvelle trousse pour les conducteurs.

LES TRANSPORTS ET LA SOCIÉTÉ

Les transports jouent un rôle important dans la réalisation des grands objectifs sociaux de l'Ontario comme la sécurité et la mobilité du public, la vie communautaire et le développement économique régional; ils favorisent en outre la participation pleine et entière de tous les membres de la société. Le gouvernement s'est engagé à assurer des services de transports publics accessibles à tous, en particulier aux personnes fragiles, âgées ou handicapées.

Le gouvernement estime également que les décisions importantes concernant les transports publics ne peuvent être prises qu'après avoir consulté les parties intéressées et les personnes susceptibles d'être affectées par de telles décisions.

Priorité accordée au service à la clientèle

Au cours des 75 dernières années, le ministère a acquis une expérience précieuse dans tous les domaines des transports. Le personnel constitue sa ressource la plus précieuse. Au cours de l'exercice 1990-1991, on a observé un renforcement de l'engagement de tout le ministère à desservir sa clientèle. Le ministère a lancé, à titre d'essai, un nouveau système de vérification automatique des connaissances dans les centres d'examen de conduite de Brampton, du centre-ville de Toronto et de Kingston. Ce système permet aux candidats de subir des tests écrits par ordinateur en anglais et dans 12 autres langues.

À Thunder Bay, on a lancé un projet de mise à l'essai du premier service à l'auto de renouvellement de permis de véhicule en Ontario. Au cours de 1990-1991, le personnel du ministère a lancé un programme complet d'excellence du service, en se basant sur les enquêtes menées auprès des clients et du personnel pour orienter les efforts d'amélioration. Le ministère prévoit modifier la façon dont il fait affaire avec les conducteurs au cours des prochaines années, en insistant particulièrement sur l'amélioration de la compétence des conducteurs.

Les bureaux du ministère vont aussi simplifier leurs procédures en tirant parti de la bureautique moderne.

Création d'une nouvelle division

Le lien entre l'élaboration de politiques et la prestation de programmes devient de plus en plus complexe. Le rôle et les fonctions des personnes en cause changent rapidement. Dans les années 90, on note également un besoin accru de participation des particuliers et des collectivités au processus de planification et de protection de l'environnement dans le cadre des importants projets de transports.

Au cours de la prochaine décennie, le ministère mettra l'accent sur le comportement des conducteurs, plutôt que sur l'état des routes ou des véhicules, comme principal facteur de sécurité sur la route. En outre, le ministère se tournera de plus en plus vers le secteur privé pour créer des partenariats dans les domaines tels que l'éducation du public, les programmes communautaires et les projets d'information.

Il résulte de ces facteurs qu'un rôle beaucoup plus important est conféré aujourd'hui aux relations extérieures entre le ministère et ses nombreux groupes de clients. Pour répondre à ce changement, le ministère a créé, en 1990-91, une division chargée de la sécurité publique et de l'information, et a embauché un directeur général.

La nouvelle division regroupe la Direction des services de communications, ainsi que la bibliothèque du ministère et divers autres services d'information du public. Au cours des années à venir, la division collaborera directement à tous les programmes du ministère pour en assurer l'orientation et pour coordonner l'éducation du public et les relations extérieures.

Appui aux services de transports spécialisés

Les services de transports spécialisés pour les personnes fragiles, âgées et handicapées figuraient parmi les priorités du ministère en 1990-1991. L'aide technique et financière du ministère dans ce domaine excédait 32 millions de dollars. Cet appui a permis d'augmenter le nombre des municipalités assurant des services de transports spécialisés en 1990-1991, de 81, durant l'exercice précédent, à 110.

En plus d'appuyer les transports spéciaux tels que les véhicules «Wheel-Trans», bien connus des grands centres urbains, le ministère a encouragé les municipalités à assurer des services de transports réguliers pour tous les passagers, y compris les personnes âgées et celles dont la mobilité est limitée.

En 1990-1991, le ministère a lancé deux importantes initiatives dans le domaine des transports spéciaux. Le Programme d'amélioration de l'accès des passagers fournit des fonds pour l'installation de dispositifs supplémentaires permettant d'améliorer l'accès aux véhicules de transports traditionnels : poignées plus accessibles sur les autobus, éclairage additionnel des marches et sous les sièges, panneaux indicateurs très contrastés, amélioration du système de sonorisation. À l'automne de 1990, le ministère a appuyé un projet pilote appelé Programme de démonstration des autobus communautaires assurant un service d'autobus plus accessible pour les usagers dans certaines parties de l'agglomération torontoise, où les services de transports en commun traditionnels ne répondaient pas aux besoins d'un public varié. Ce projet utilisait des petits véhicules à plancher surbaissé et desservait des centaines de personnes fragiles, âgées ou handicapées se rendant à des destinations importantes comme les établissements médicaux et les centres commerciaux. La réaction favorable au cours de cette première année du projet a convaincu le ministère de financer d'autres essais à Toronto et ailleurs.

Les visiteurs du Nord remarquent une grosse différence

La participation du ministère au Programme d'amélioration des centres de renseignements touristiques du Nord de l'Ontario (NOTICE) s'est terminée le 31 mars 1991 après cinq années fructueuses. Dans le cadre de ce programme qui subventionnait la construction et l'amélioration des principales haltes routières dans le Nord de l'Ontario, 90 haltes au total ont été équipées de toilettes neuves et d'entrées, de stationnements et de voies d'accès améliorés. Le programme a permis en outre de financer la construction de nouvelles haltes, y compris les travaux de nivellement, de débroussaillage et d'aménagement paysager, la construction de tables de pique-nique et l'ajout de contenants à déchets.

Il faut bien que quelqu'un le fasse

Le nettoyage du dessous des wagons de métro, que les usagers ne voient jamais, est un travail d'entretien important et fort salissant.

Le ministère a aidé la TTC à mener à bien un projet de démonstration d'un bras articulé capable d'effectuer ce travail. Maintenant que l'idée s'est révélée réalisable, la TTC étudie des propositions de mise au point et d'installation d'un système automatique opérationnel au garage de l'avenue Wilson. Ce système devrait permettre d'améliorer nettement les conditions de travail du personnel d'entretien et d'éliminer la pollution atmosphérique dans l'atelier.

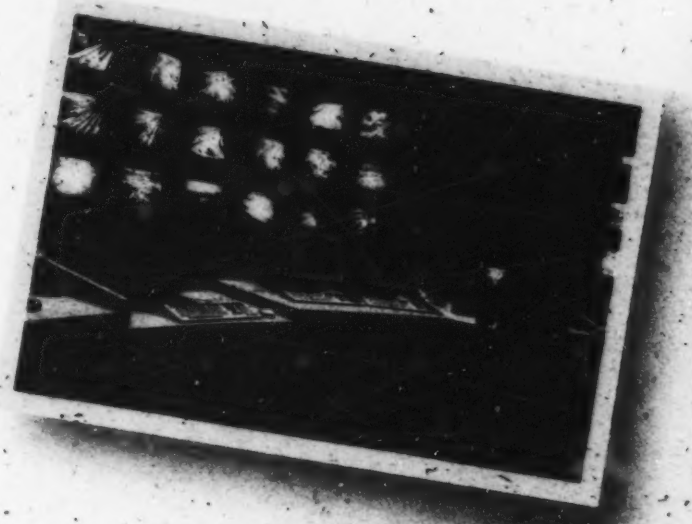
Le ministère reçoit des visiteurs de Chine

Deux ingénieurs de la circulation de la République populaire de Chine ont été reçus par le ministère dans le cadre d'un programme de formation d'un an organisé en vertu du Programme Canada-Chine de développement et de formation des ressources humaines parrainé par l'Entraide universitaire mondiale du Canada.

Pendant huit semaines, ces deux ingénieurs ont fait une tournée d'orientation des services du ministère, au bureau principal et aux bureaux régionaux, de district et municipaux, dans les secteurs tels que la sécurité routière et l'aménagement, la conception, l'exploitation et l'entretien des routes.

Étude des besoins de l'avenir

Tout en travaillant à répondre aux besoins immédiats, le personnel du ministère étudie également les tendances actuelles et prépare soigneusement l'avenir. Tout projet de transports requiert une information bien fondée, qu'il s'agisse de construire un pont ou de créer un service de transport urbain.



Durant l'exercice 1990-1991, le ministère a effectué plusieurs études visant à l'informer et à résoudre des questions relatives aux besoins de transports pour l'avenir.

Le ministère a évalué les répercussions économiques et sociales de la demande actuelle et future de transports dans la région du Grand Toronto et a identifié les possibilités d'accroître la mobilité de la population.

Le ministère a adopté une nouvelle politique d'aménagement protégeant les couloirs des autoroutes 403 et 407 afin d'y installer éventuellement des systèmes de transports en commun. On a commencé des études à long terme examinant le besoin d'un futur couloir de transports est-ouest au nord de l'autoroute 407. Le ministère a également apporté son aide aux municipalités de Sudbury, Kingston, Brampton, Aurora, Sault Ste. Marie et Aylmer pour identifier les besoins de transports municipaux actuels et futurs et résoudre des questions relatives aux transports locaux.

LES TRANSPORTS ET LA SÉCURITÉ

Depuis 1970, le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau routier provincial s'est accru en moyenne de 4 pour 100 par an. Malgré cette augmentation du nombre de véhicules et d'usagers, le taux de collisions en Ontario est resté relativement stable au cours de la dernière décennie. Ce qui place les routes ontariennes parmi les moins dangereuses du monde. En 1945, à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le nombre de décès dus à des accidents de la route était de 7,4 pour 10 000 véhicules en Ontario. À la fin de 1989, ce chiffre est passé à 2,1.

Depuis ses débuts en 1916, le ministère a été le chef de file en matière de sécurité sur les routes ontariennes pour tous les conducteurs. L'Ontario a été la première province à peindre des lignes blanches au centre des chaussées et la première à offrir des cours de conduite dans les écoles secondaires. Durant l'exercice 1990-1991, le ministère a poursuivi l'amélioration de la sécurité, dans le but de minimiser les coûts sociaux, médicaux et économiques des collisions et pour sauver des vies.

Les nouveaux conducteurs et la sécurité routière

Les collisions demeurent l'une des principales causes de décès des Ontariens et Ontariennes de moins de 45 ans. Les statistiques montrent qu'une proportion très supérieure à la moyenne des collisions graves ou fatales met en cause des conducteurs novices.

Le ministère, préoccupé du nombre des collisions impliquant les conducteurs novices, a pris un certain nombre de mesures pour améliorer la situation. Au cours du printemps de 1991, le ministère a effectué une campagne de sensibilisation auprès du public visant les comportements à risques et le manque d'expérience des conducteurs novices. De plus, le ministère examinera les différentes possibilités visant à réviser sa politique en matière de sécurité auprès des conducteurs novices. Des résultats devraient obtenus d'ici 1992.

Campagne pour des routes plus sécuritaires

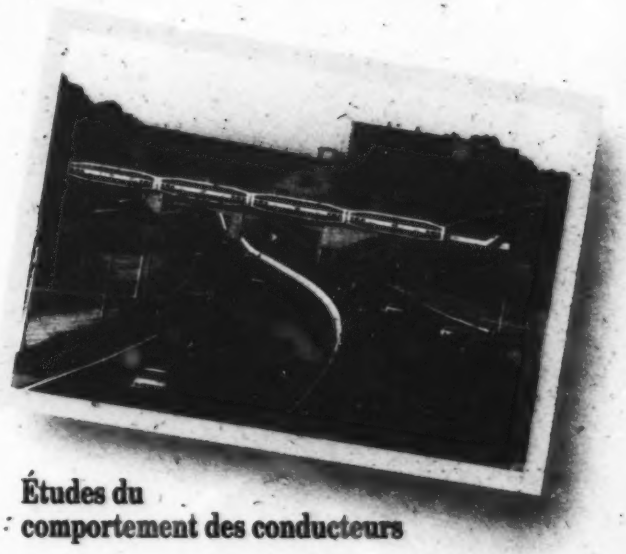
D'après les recherches et les expériences du quotidien, les ceintures de sécurité peuvent sauver des vies. De plus, l'utilisation de la ceinture de sécurité est obligatoire en Ontario depuis 1976. Bien que l'Ontario soit la première province a rendre le port de la ceinture de sécurité obligatoire, son taux d'utilisation est un des plus bas. Au cours de l'exercice 1990-1991, le ministère a participé à la deuxième campagne annuelle de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité en octobre, en collaboration avec les services de police de l'Ontario.

Pour encourager les conducteurs à respecter les limites de vitesse dans la province, le ministère a participé à la campagne «La vitesse vous ralentit» au cours de l'exercice 1990-1991, en collaboration avec l'industrie de l'assurance et les organismes chargés de l'application de la loi.

La sécurité n'a pas de barrières

Au cours de 1990-1991, des tronçons importants de certaines autoroutes provinciales ont été équipés de barrières pour éviter le franchissement accidentel du terre-plein central, qui se traduit souvent par des blessures graves ou des décès. Pour la première fois, le ministère a installé des barrières haute performance conçues et mises au point par son personnel. Ces barrières sont suffisamment robustes pour retenir les véhicules utilitaires lourds et permettent d'augmenter la sécurité des automobilistes.

Au cours de 1990-1991, le ministère a conseillé et aidé les municipalités de la province au sujet des passages à niveau, en mettant l'accent sur la sécurité du public. Le ministère a aussi négocié avec le gouvernement fédéral des améliorations au système de partage des coûts pour la construction de passages ferroviaires inférieurs et supérieurs et une augmentation du financement des dispositifs de protection aux passages à niveau.



Études du comportement des conducteurs

Au cours de 1990-1991, on a procédé à plusieurs études importantes des politiques liées à la sécurité. Le personnel du ministère a examiné de nouvelles manières de réduire l'ivresse au volant en participant aux travaux du comité interministériel chargé d'étudier cette question. Les efforts du ministère dans ce domaine comprennent une collaboration étroite avec les organisations provinciales de sécurité ainsi qu'avec les ministères de la Santé, du Procureur général et du Solliciteur général. Le comité participe à la création de programmes constructifs pour éliminer l'ivresse au volant en Ontario.

Le personnel du ministère a également commencé l'examen du système provincial des points d'inaptitude pour établir s'il est possible de le renforcer. Il a terminé une enquête sur les conducteurs à qui on a retiré le permis en Ontario, pour déterminer l'efficacité de cette mesure dans l'amélioration de leur comportement. Au cours de l'exercice, on a aussi achevé un rapport sur les risques d'accidents pour les conducteurs de la province; un rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario, portant sur trois ans; un survol de la sécurité des usagers de la route; et une enquête sur les habitudes de conduite des automobilistes ontariens.

Avec l'appui du ministère, la première conférence annuelle sur la recherche en matière de sécurité routière a eu lieu au cours de l'exercice. Lors de cette conférence, les participants ont pu présenter et discuter leurs points de vue et leurs idées concernant une variété de questions liées à la sécurité routière.

Construction de ponts améliorés

Le ministère a poursuivi ses travaux visant à améliorer la surveillance et, en définitive, la sécurité des ponts en Ontario, par l'amélioration du matériel et du logiciel d'évaluation des tabliers de pont à l'aide du radar; par l'élaboration et l'essai de méthodes d'analyse du rapport avantages/coûts pour l'affectation des fonds de réfection des ponts; et par l'amélioration des méthodes de protection cathodique des ponts, pour lutter contre la corrosion.

Amélioration de la sécurité des véhicules

La technologie de la sécurité automobile a énormément progressé depuis l'époque où il fallait allumer les lanternes à kérosène des automobiles à la tombée de la nuit. Au fil des ans, le ministère a collaboré avec les constructeurs automobiles et d'autres intervenants de l'industrie pour élaborer une technologie plus sécuritaire pour les véhicules. Au cours de 1990-1991, le ministère a participé à plusieurs projets dans ce domaine.

Le ministère a fait partie d'un comité mixte sur le poids et les dimensions des véhicules au cours de 1990-1991. Le comité a parrainé une importante étude de simulation et d'essai détaillé des caractéristiques de sécurité des camions isolés et des ensembles camion-remorque, et s'est entendu sur des normes nationales de sécurité pour ces véhicules. Des études similaires pour les grosses semi-remorques, qu'on appelle avant-train à sellette, ont également commencé au cours de l'exercice.

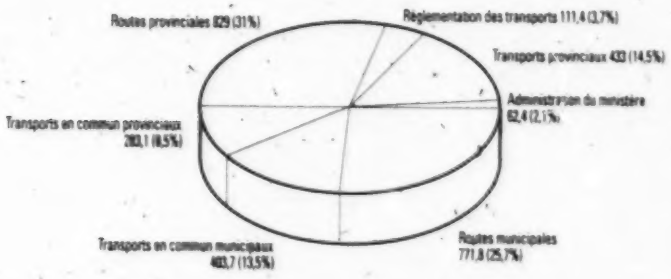
Le ministère a lancé une étude de trois ans au cours de 1990-1991 pour évaluer un nouveau système de freins à antiblocage des roues pour les trains, en collaboration avec le Centre de développement des transports. La plupart des ambulances utilisées en Ontario sont des fourgonnettes renforcées, adaptées à un usage unique spécialisé, et équipées de matériel médical de pointe. En collaboration avec le ministère de la Santé, le ministère a poursuivi un programme visant à assurer que les ambulances utilisées dans la province sont aussi sécuritaires que possible. Le ministère se préoccupe particulièrement du poids de ces véhicules et, au cours de l'exercice, il a concentré ses efforts sur une évaluation de balances embarquées et de charge, dans le but d'améliorer la conception, la productivité et la conformité de charge des véhicules.

Durant l'exercice, le ministère a lancé, en collaboration avec la commission de délivrance des permis de la communauté urbaine de Toronto, un projet d'étude de systèmes de localisation des véhicules en cas d'urgence. Ce système permettrait aux conducteurs de taxis en danger d'avertir la police ou leur central du lieu où ils se trouvent.

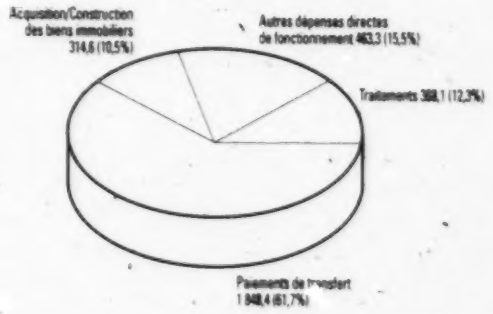
DÉPENSES DU MTO

Dépenses du ministère - en 1990-1991 (en millions de dollars) Total 2 994,4$

Par programme :

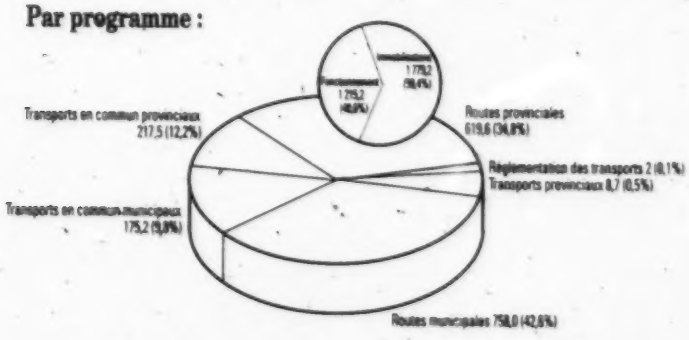

Routes provinciales 829 (31%)
Réglementation des transports 111,4 (3,7%)
Transports provinciaux 433 (14,5%)
Administration du ministère 62,4 (2,1%)
Transports en commun provinciaux 283,1 (9,5%)
Transports en commun municipaux 403,7 (13,5%)
Routes municipales 771,8 (25,7%)

Par catégorie de dépenses :

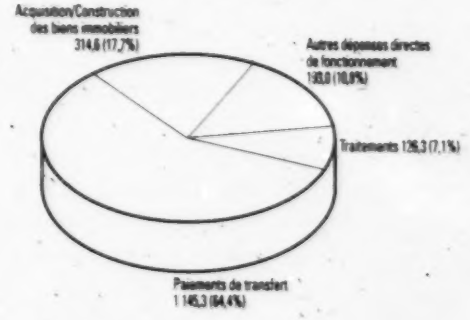

Acquisition/Construction des biens immobiliers 314,6 (10,5%)
Autres dépenses directes de fonctionnement 463,3 (15,5%)
Traitements 368,1 (12,3%)
Paiements de transfert 1 848,4 (61,7%)

Dépenses en immobilisations - en 1990-1991 (en millions de dollars) Total 1 779,2$

Par programme :

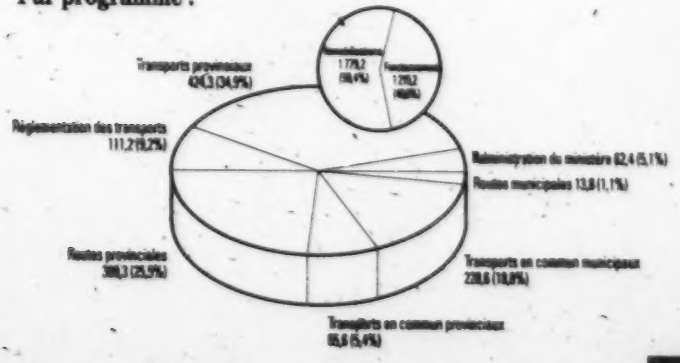

1 779,2 (100%)
1 779,2 (100%)
Transports en commun provinciaux 217,5 (12,2%)
Routes provinciales 619,6 (34,8%)
Réglementation des transports 2 (0,1%)
Transports provinciaux 8,7 (0,5%)
Transports en commun municipaux 175,2 (9,8%)
Routes municipales 758,0 (42,6%)

Par catégorie de dépenses :

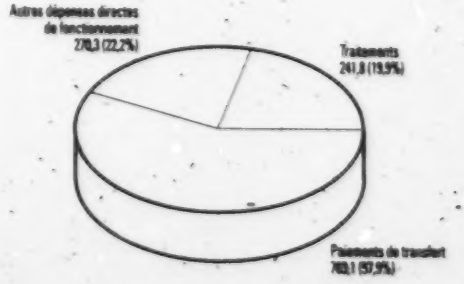

Acquisition/Construction des biens immobiliers 314,6 (17,7%)
Autres dépenses directes de fonctionnement 193,0 (10,8%)
Traitements 126,3 (7,1%)
Paiements de transfert 1 145,3 (64,4%)

Dépenses de fonctionnement - en 1990-1991 (en millions de dollars) Total 1 215,2$

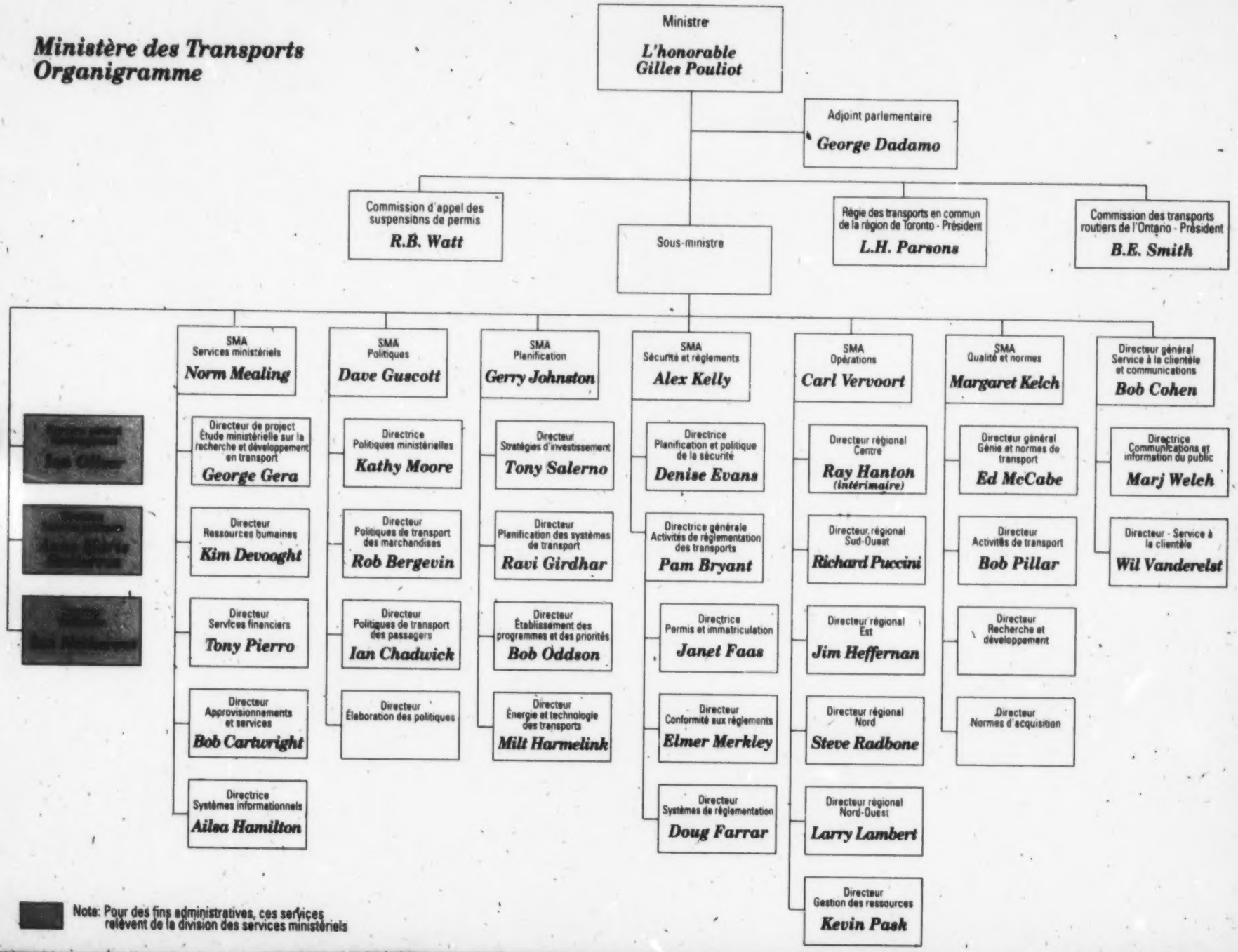
Par programme :


1 779,2 (100%)
1 779,2 (100%)
Transports provinciaux 424,3 (34,9%)
Réglementation des transports 111,2 (9,2%)
Administration du ministère 62,4 (5,1%)
Routes municipales 13,8 (1,1%)
Routes provinciales 308,3 (25,9%)
Transports en commun municipaux 228,6 (18,8%)
Transports en commun provinciaux 65,6 (5,4%)

Par catégorie de dépenses :



Ministère des Transports
Organigramme



Note: Pour des fins administratives, ces services relèvent de la division des services ministériels